
AVIONES
EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS
LOS ASES ALIADOS
EN ASIA
131
131
Iain Wyllie
ediciones
delPrado
OSPREY
AVIATION

LOS ASES ALIADOS EN ASIA


3

AIRCRAFT OF THE ACES

MEN & LEGENDS

22

LOS ASES ALIADOS EN ASIA

OSPREY AVIATION

ediciones del Prado



Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito

Asesoramiento histórico y militar: José Romero
Texto: John Weal
Basado en: *Blenheims East of Suez* de Jon Lake
No Holiday for the Hurricane de Tony Holmes
Mosquitos; The Burma Bridge Busters de Martin Bowman
Pastures New for the Spitfire de Alfred Price
P-38 Lightnings of the CBI de John Stanaway
P-61 Black Widows of the CBI de Warren Thompson
Perfiles de aviones de: Chris Davey
Ilustraciones de aviones de perfil de: John Weal
Ilustraciones de figuras de: Mike Chappell
Ilustración de portada de: Iain Wyllie
Ilustraciones de figuras de: Mike Chappell
Planos a escala de: Mark Styling
Láminas en color de: John Weal

Cea Bermúdez, 39-6ª
28003 Madrid

Importador en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1290 - Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Av. Belgrano, 634 4º I. 1092 - Buenos Aires
Distribuidor en Interior
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1290 - Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-382-4
D.L.: M 11588- 2000

ILUSTRACIÓN DE PORTADA

El Capt Tom McGuire, que llevaba como CO del Escuadrón de Caza (FS) 431, del Grupo de Caza (FG) 475, sólo 17 días cuando esta acción tuvo lugar el 19 de mayo de 1944, mandaba la "Escuadrilla HadesRed" en funciones de escolta de bombarderos hasta la Isla de Jefman, al norte de Nueva Guinea, cuando localizó tres Ki-43 y un único Ki-44 cerca de Manokwari. Tras colocar rápidamente el P-38J-15 *PUDGY III* detrás del *Tojo* que seguía al trío de *Oscar*, McGuire alcanzó al caza de Nakajima de forma contundente con dos ráfagas precisas de fuego. Presintiendo la inminente explosión de su incendiado aparato, el piloto japonés decide con sensatez saltar en paracaídas, concediendo de esta forma el 18º derribo al vencedor estadounidense. Aunque mayo de 1944 resultó ser por lo general un mes tranquilo en cuanto a combates aéreos para el 5º Mando de Caza, McGuire, que tenía su base en Hollandia, también había derribado un *Oscar* sólo 48 horas antes de reclamar su *Tojo*.

ÍNDICE

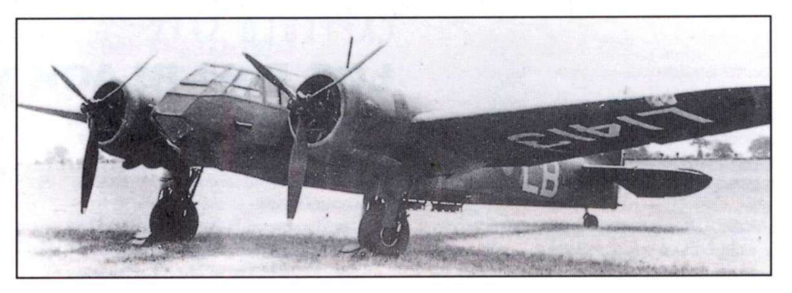
LOS BLENHEIM AL ESTE DE SUEZ

Los escuadrones de la RAF en Asia occidental y el Lejano Oriente habían participado tradicionalmente sobre todo en operaciones de Control Policial Colonial y, como tales, eran a menudo las últimas unidades en reequiparse con los modernos modelos de aviones. El bombardeo de los recalcitrantes miembros de las tribus en la frontera noroccidental no precisaba los últimos modelos de la aviación, ni tampoco el ondear de banderas en Singapur.

Cuando se iba haciendo cada vez más evidente que había un peligro real de guerra contra Japón en el Lejano Oriente, los escuadrones de la RAF en la zona entraron en un rápido programa de modernización de gran alcance. A finales de 1939, tres unidades de bombarderos con base en la India (núms 11, 39 y 60) se habían reequipado con los Blenheim I, y otros dos escuadrones de Blenheim (núms 34 y 62) se trasladaron hasta Singapur desde el Reino Unido. Cuando comenzó la guerra con Japón había cuatro unidades de Blenheim en Malasia y Singapur, el Sqn 27 con los Mk IF equipados con las ametralladoras y los cañones, y los Sqns 34, 62 y un destacamento del 60 con los Mk I en funciones de bombarderos. Este último destacamento sólo se encontraba en Malasia para las prácticas de bombardeo, pero estaba destinado a participar de lleno en los combates que se entablaron junto con las otras unidades. El Sqn 39 y el resto del Sqn 60 tenían su base en la India, mientras que el Sqn 11 se había trasladado a Oriente Próximo.

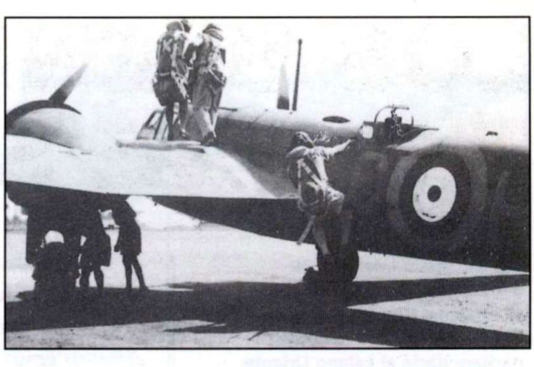
Cuando Japón invadió Malasia el 8 de diciembre de 1941, tres de los escuadrones de Blenheim se encontraban en el mismo frente de batalla, en Sungei Patani, Tengah y Alor Star, y el cuarto (Sqn 60) a medio camino en la costa malaya, en Kuantan. El ataque de los japoneses fue en tres direcciones, con desembarcos simultáneos en Singora (Siam) y en Kota Bahru, y ataques contra la ciudad de Singapur. El Sqn 27 despegó con la primera luz del día para atacar a las fuerzas de desembarco en Kota Bahru, pero no pudo localizar su objetivo debido a la pésima situación climatológica. Se perdieron ocho aviones mientras repostaban cuando los bombarderos japoneses atacaron Sungei Patani.

El resto del escuadrón se retiró a Butterworth al día siguiente donde fue atacado de nuevo, junto con los Blenheim del Sqn 34 residente. Durante una incursión contra Singora ya se habían perdido tres de los aviones de esta última unidad. El destacamento de ocho aviones del Sqn 60 en Kuantan realizó una misión contra los buques de la invasión japonesa, perdiendo dos aviones; los cuatro Blenheim supervivientes de la unidad se retiraron a Tengah, Singapur, el 9 de diciembre.



Se puede ver un Blenheim I del Sqn 34 en Watton antes de salir hacia el Lejano Oriente en agosto de 1939. Este avión se perdió (todavía con el Sqn 34) en enero de 1942.

La última Cruz Victoria que se concedió a un Blenheim (ya que se perdieron los archivos hasta que finalizó la guerra contra Japón) la consiguió un piloto que participó en la defensa de Malasia. Se trataba de Arthur Stewart King Scarf, conocido más coloquialmente por John, o dentro de la RAF por *Pongo*. Scarf era miembro del Sqn 62, que se trasladó al Lejano Oriente desde Cranfield en agosto de 1939. En febrero de 1941 el escuadrón fue transferido al campo de aviación malayo de Alor Star, cerca de la frontera con la neutral Siam, como previsión de la expansión japonesa por Siam hasta Malasia. Esto se materializó el 8 de diciembre cuando Siam se rindió y la aviación japonesa, que operaba desde las bases tailandesas, atacó los campos de aviación de la RAF en Malasia.



La tripulación aérea sube gateando a bordo de un Blenheim I en algún lugar de Bengala. Se trata probablemente de una tripulación india y, con toda seguridad, el avión era uno de los antiguos Blenheim I de la RAF enviados a la Escuadrilla de Defensa de Costa 3, que se trasladó desde Calcuta hasta Bassein, en Birmania. Esta unidad se reequipó con los Blenheim a mediados de diciembre de 1941.

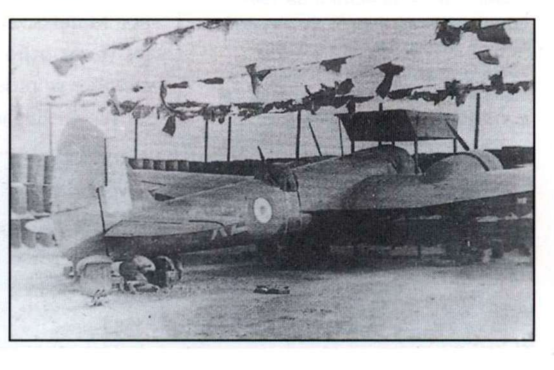
A los dos días, todos los Blenheim de la RAF habían salido de sus bases originales y los supervivientes de los tres escuadrones se concentraban todos en Butterworth. Antes de su retirada, los Blenheim del Sqn 62 fueron atacados en tierra el 8 de diciembre en Alor Star y muchos resultaron destruidos. Los supervivientes se trasladaron al sur hasta Butterworth, uniéndose a los restos de los Sqns 27, 34 y 60.

Con los japoneses ocupando los campos de aviación de Singora y Sungei Patani, los Blenheim recibieron la misión de atacar los campos de aviación. Consiguientemente, seis Blenheim del Sqn 34 (tres de ellos pilotados por tripulaciones del Sqn 60) atacaron por la mañana, perdiendo tres aviones en la acción. A las tripulaciones restantes se les ordenó realizar una segunda incursión por la tarde, tomando parte todos los pilotos y los Blenheim utilizables del Sqn 62, incluido *Pongo* Scarf. El Diario Oficial de Londres publicó su Cruz Victoria (que se reproduce a continuación, con información adicional en cursiva):

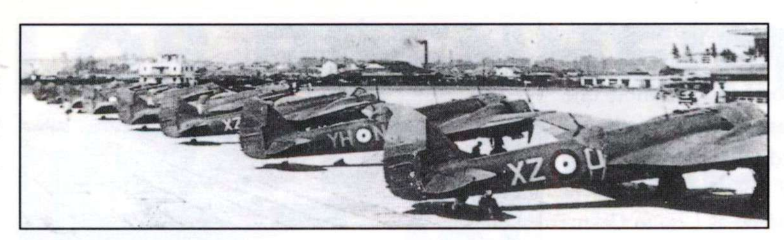
"Los aviones destacados para la salida estaban a punto de despegar cuando el enemigo realizó un ataque combinado de ametralladoras a bajo nivel y bombardeo en picado contra el campo de aviación. Todos nuestros aviones resultaron destruidos o dañados con la excepción del Blenheim *(L1134)* pilotado por el Sqn Ldr Scarf; *la tripulación de Scarf estaba compuesta por el Flt Sgt Freddie Calder (observador) y el Flt Sgt Cyril Rich (operador de radio/ametrallador)*. Este avión había despegado unos segundos antes de que comenzara el ataque".

"El Sqn Ldr Scarf hizo un viraje de 360º sobre el campo de aviación y presenció el desastre. Habría sido razonable abandonar la operación prevista, que había sido concebida como una salida en formación. Sin embargo, él decidió avanzar hasta Singapur con su único aparato. Aunque sabía que esta acción individual no causaría muchos daños materiales en el enemigo, no obstante él apreció el efecto moral que tendría sobre el resto de la unidad, que observaba sin esperanza cómo ardían sus aviones sobre el terreno".

Aunque de escasa calidad, esta poco frecuente instantánea de un Blenheim I del Sqn 39 muestra al avión marcado con la insignia de la bomba con alas de la unidad sobre la banda blanca central de su distintivo del plano de deriva. Este avión aparece con su revestimiento de camuflaje en Aden durante las operaciones contra los italianos en África oriental. El Sqn 39 había tenido tradicionalmente su base en la India, aunque sus Blenheim fueron desviados a Aden durante el viaje desde Singapur hasta Oriente Próximo.



"En la ruta hacia el blanco, el Flt Sgt Rich demostró la capacidad de autodefensa del Blenheim al repeler los ataques de varios cazas japoneses que cometieron el error de atacar individualmente, por turnos. Sobre el blanco, las cosas se pusieron peor, al comenzar varios



Los Blenheim I del Sqn 39 alineados en Kallang, Singapur (con el *YH-N* del Sqn 11) a comienzos de 1940, antes de que la unidad partiera hacia el Lejano Oriente.

cazas más a realizar ataques simultáneos".

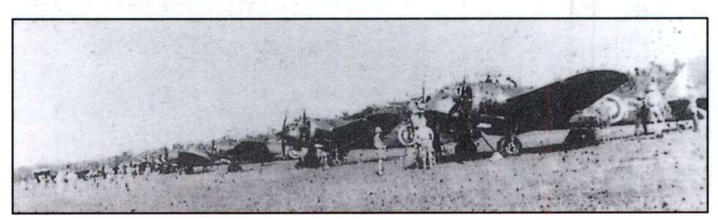
"El Sqn Ldr Scarf finalizó su ataque con éxito. *Rich atacó las filas de aviones estacionados mientras Scarf lanzaba sus bombas*. La oposición sobre el blanco era importante, con ataques de un número considerable de cazas enemigos. En el transcurso de estos enfrentamientos, el Sqn Ldr resultó mortalmente herido. *De hecho, Scarf resultó gravemente herido, con el brazo izquierdo destrozado y proyectiles en la espalda, pero las heridas no tenían que ser necesariamente fatales. Cuando posteriormente llegó al hospital, los médicos no mostraron confianza en poder salvar el brazo de Scarf, pero fueron optimistas en cuanto a salvar su vida".*

"El enemigo siguió acosándole en un incesante combate aéreo que duró hasta que llegó a la frontera malaya. El Sqn Ldr Scarf realizó una brillante acción evasiva en un valeroso intento de volver a la base. Aunque mostró una determinación y un heroísmo enormes, no consiguió regresar debido a sus heridas. *Una vez que los cazas japoneses interrumpieron sus ataques, Rich salió de su torreta y ayudó a Scarf en su asiento, mientras Calder colaboraba con Scarf en mantener el control de la palanca de control. Pronto quedó claro que Scarf moriría antes de llegar a Butterworth, así que los aviadores decidieron aterrizar en lugar de allí en Alor Star.* Realizó un aterrizaje forzoso con éxito, sin causar herida alguna a su tripulación. *Aterrizaron con las ruedas subidas, deslizándose por los arrozales y deteniéndose a sólo unos 40 metros del hospital. Rich y Calder sacaron a Scarf de la cabina y lo colocaron en el ala izquierda. Entonces los tres aviadores encendieron unos cigarrillos, inconscientes del peligro del combustible que salía a borbotones por los destrozados depósitos del avión.* Él (Scarf) entró en el hospital tan pronto como fue posible, pero murió poco después de su admisión. El Sqn Ldr Scarf hizo una demostración de heroísmo supremo ante un enemigo tremendamente superior, y su espléndido ejemplo de autosacrificio será recordado durante mucho tiempo".

Debido a una terrible coincidencia, la reciente esposa de Scarf, Elizabeth, era enfermera en el hospital de Alor Star y Scarf rió y bromeó con ella desde la camilla. Ella le dio cerca de un litro de su sangre durante una transfusión que nunca llegó a finalizar ya que Scarf murió debido a un segundo *shock*.

El sacrificio de Scarf marcó el final para los Blenheim en la batalla por Malasia, concentrándose todos los aviones y tripulaciones restantes (unos ocho Mk I y tres Mk IV) en Kallang, Singapur. El 9 de diciembre se ordenó a tres de las seis tripulaciones del Sqn 27 y del Sqn 60 recién llegadas, junto con tres tripulaciones del Sqn 34, que realizaran una misión sin regreso contra Singora, donde atacarían el tráfico marítimo japonés. Con instrucciones de "aterrizar donde pudieran" y sin combustible suficiente para regresar a Singapur, cinco aviones se estrellaron en la selva y un aparato regresó vía But-

Los Blenheim I del Sqn 27 en Risalpur el 13 de febrero de 1941. Aquel día el escuadrón se trasladó hasta Kallang, Singapur, donde posteriormente sufriría muchas bajas en los intensos combates del siguiente mes de diciembre.



terworth. El 23 de diciembre el Sqn 60 traspasó sus aviones y el personal que le quedaba a los Sqns 27, 34 y 62. El resto del Sqn 60 partió por vía marítima hacia Rangún. Todos los archivos de los escuadrones de Blenheim se perdieron durante la confusión y hasta junio de 1946 no se proclamó la Cruz Victoria de Scarf.

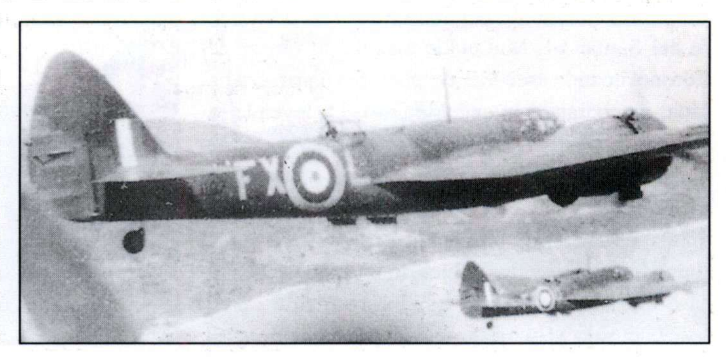
En Sumatra, los Blenheim procedentes de Malasia se unieron al Sqn 84, que se había trasladado desde Egipto el 23 de enero. Las fuerzas aliadas en Sumatra sufrieron constantes ataques y siete de los Blenheim se perdieron el 7 de febrero durante una incursión aérea. Con la invasión de Singapur el 8 de febrero, las tripulaciones aéreas supervivientes de la RAF se retiraron a Sumatra con sus escasos aviones operativos para continuar allí la lucha. Las tres unidades de Blenheim sólo podían reunir aproximadamente una docena de aviones entre todas ellas. Tres días más tarde, Sumatra se vio amenazada y la fuerza de Singapur se retiró una vez más a Java.

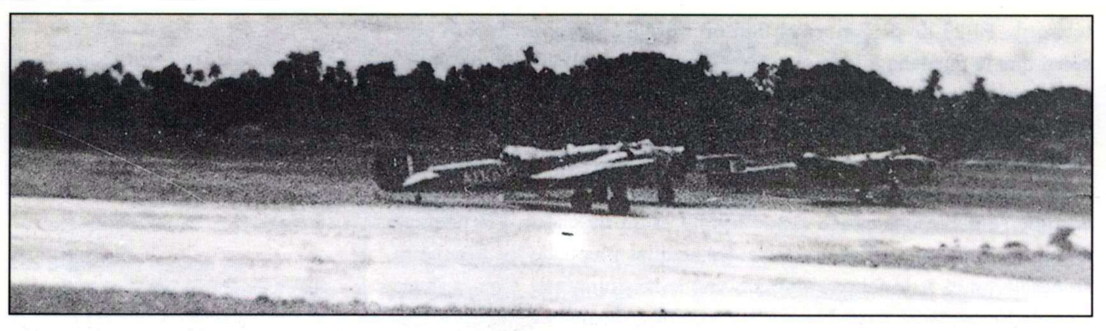
Uno de los dos campos de aviación de Sumatra fue tomado por las tropas paracaidistas japonesas el 14 de febrero y el resto de los Blenheim se retiró a Kalidjati, en Java, el 18 de febrero. Desde allí organizaron ataques contra el tráfico marítimo y la fuerza de invasión que se aproximaba, acabando incluso con un submarino el 23 de febrero. El 1 de marzo, con Kalidjati a punto de caer, el Sqn 84 destruyó sus últimos Blenheim y sus hombres intentaron huir. Algunos lo consiguieron al apoderarse de un bote salvavidas y realizar una épica travesía de 47 días hasta Australia.

Pero aunque los Blenheim de la RAF fueron incapaces de evitar la pérdida de Malasia, Singapur y las Indias Orientales, sí actuaron para evitar la caída de la India además de la larga campaña mediante la cual finalmente se volvió a tomar Birmania. Siete escuadrones de bombarderos Blenheim del frente participaron en la campaña, utilizando con éxito los Blenheim I, los Blenheim IV e incluso los Mk V o Bisley. Mientras que el Sqn 84 partió apresuradamente de Heliopolis hasta Palembang, el Sqn 113 fue enviado a Oriente Próximo, hasta Mingaladon-Rangún el 7 de enero, donde absorbió una parte del Sqn 60; el resto de la unidad se había perdido en la campaña malaya. Mientras tuvo su base en Mingaladon, este escuadrón realizó incursiones contra Bangkok, lanzando allí 5.000 kg de bombas sobre las fuerzas japonesas. Durante las siguientes semanas, este escuadrón acumuló unos 60 aviones enemigos gracias a los bombardeos y los ataques de castigo contra los campos de aviación en poder de los japoneses. Pero no había forma de detener la irresistible fuerza japonesa y la campaña pronto se convirtió en una retirada en combate. A finales de febrero, el 113 se trasladó a Magwe con el Sqn 45 (otra antigua unidad de la Fuerza Aérea de Oriente Próximo), retirándose, de esta forma, mientras los japoneses continuaban avanzando.

Los ataques contra Magwe durante finales de marzo redujeron el número de Blenheim, pero la RAF consiguió contraatacar, especialmente el 21 de

Los Blenheim del Sqn 62 disfrutan de la calma antes de la tempestad, volando en las proximidades de la costa malaya poco antes de la invasión japonesa. El código *FX* se utilizó durante muy poco tiempo.





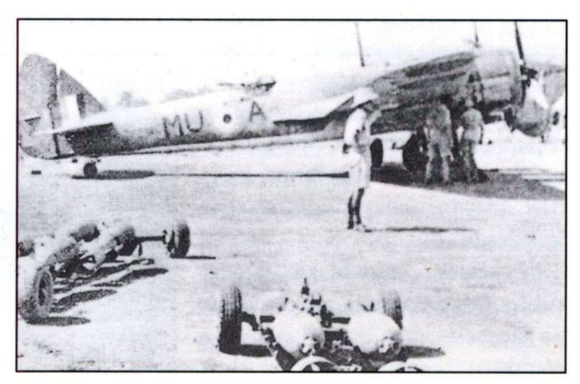
Los códigos AD, apenas distinguibles, identifican a estos Blenheim IV como pertenecientes al Sqn 113. Esta poco frecuente fotografía posterior a la invasión se tomó probablemente justo después de la caída definitiva de Magwe, tras lo cual el escuadrón se disolvió.

marzo, cuando una fuerza de diez Hurricane y nueve Blenheim aniquilaron su antigua base de Mingaladon. Con la situación estabilizada, los Blenheim supervivientes se retiraron a Akyab, y luego de vuelta a la India, donde se reconstituyeron y reformaron los restos dispersos de los escuadrones.

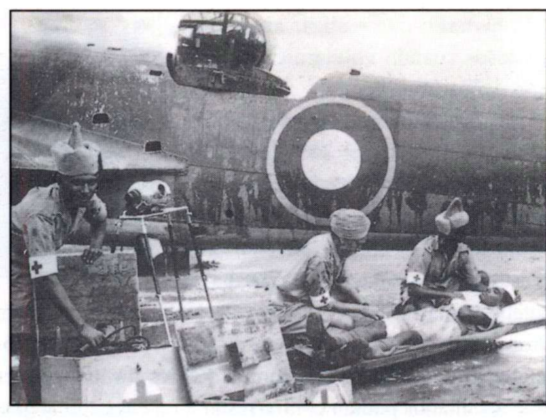
Los japoneses no eran superhombres, ni tampoco invencibles. De hecho, la negativa del Ejército japonés a enviar redes contra mosquitos a sus tripulaciones aéreas supuso que muchas quedaron debilitadas por la malaria. Es más, incluso el poderoso Mitsubishi A6M Zero estaba armado de forma muy ligera, no disponía de ningún tipo de blindaje y, por lo tanto, era vulnerable incluso al fuego defensivo de pequeño calibre. Aunque con bastante frecuencia los Blenheim eran aniquilados en el cielo por los cazas japoneses, hubo ocasiones en las que las tripulaciones de los Blenheim lograron su venganza. Uno de estos episodios tuvo lugar el 22 de mayo de 1942. El Wt Off Huggard del Sqn 60 se encontró con que su Blenheim IV fue el único de los tres que alcanzó el blanco (el recientemente capturado campo de aviación de Akyab, ya japonés), al que atacó a baja cota, para posteriormente huir a la máxima altura de onda, sobre la bahía de Bengala.

El excepcional Sentai 64 de la Fuerza Aérea del Ejército de Tierra japonés hizo despegar en una alarma a cinco Ki-43 para perseguir al imprudente atacante. El ametrallador del Blenheim, un tal Sgt Jock McLuckie, de nervios templados, dañó al primer avión que le atacó en la pasada inicial, obligando al as de 10 derribos que lo pilotaba a volver a la base. Al Sgt Maj Yoshito Yasuda pronto se le unió su punto, el Capt Masuzo Otani, que también había sido alcanzado por una ráfaga bien dirigida de McLuckie y que igualmente se vio obligado a volver a la base. La siguiente formación de Ki-43 en persecución del Blenheim alcanzó a este avión media hora después del ataque e iba mandada por el famoso as con 18 derribos, Lt Col Tateo Kato, un veterano de la guerra Sino-Japonesa y jefe del Sentai 64. McLuckie alcanzó al *Oscar* del Coronel cuando ascendía después de su primera pasada, incendiando al endeble caza. La leyenda japonesa dice que Kato, al darse cuenta de que no podría volver a la base, hizo deliberadamente un medio tonel y cayó en picado al mar. Es probable que la verdad fuese un poco más prosaica y que el fuego llegara hasta los cables de los mandos del caza o que el propio Kato hubiera resultado gravemente herido y hubiera perdido el conocimiento.

Un Blenheim IV del Sqn 60 espera a ser cargado con bombas en Asansol en 1942. Desde allí, el Sqn 60 organizó una serie de ataques contra las bases y las fuerzas japonesas de Birmania, con un cierto éxito.



Cualquiera que fuera la causa, Kato pereció cuando su caza chocó contra el mar y su punto abandonó el ataque y volvió a la base.



Incluso después de ser retirados del servicio en el frente, los Blenheim tuvieron una función que realizar. La Unidad Quirúrgica Aérea utilizó este Blenheim para transportar al personal y los equipos, incluido este aparato portátil de Rayos X que se puede ver en esta fotografía propagandística cuidadosamente preparada. Se aprovecha para mostrar la torreta del Bristol BX.

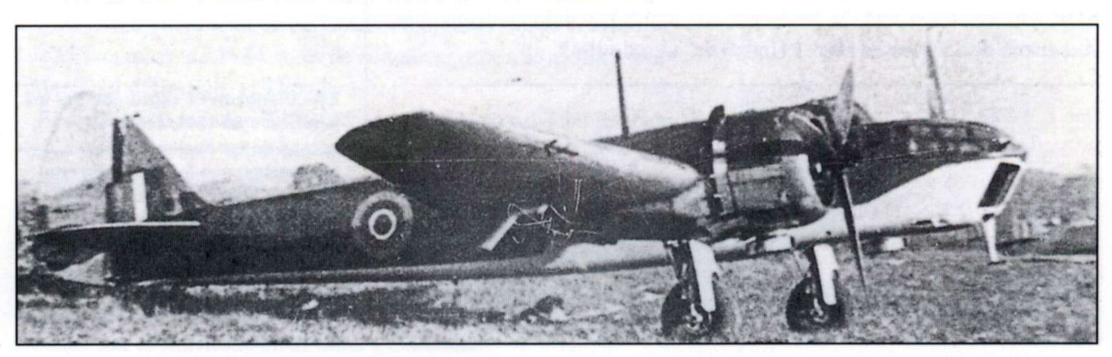
La campaña en Birmania consistió en una retirada en combate y finalizó con los japoneses en posiciones más avanzadas. La siguiente acción en la que participaron los Blenheim implicó que los británicos conservaron en realidad su territorio frente a las fuerzas japonesas. Se trataba de la defensa de Ceilán, amenazada por la posibilidad de un ataque del tipo Pearl Harbor. El Vicealmirante Nagumo, que había mandado la incursión contra Pearl Harbor, mandó de hecho una fuerza de portaaviones en el Océano Índico para atacar Ceilán, pero los descifradores de claves aliados consiguieron una información rápida y se reforzó la guarnición de la isla.

A finales de marzo de 1942, la isla estaba defendida por 50 cazas Hurricane, un puñado de Fulmar de la FAA (Aviación Naval británica), seis hidroaviones Catalina y 14 Blenheim IV del Sqn 11, junto con un puñado de Albacore de la FAA. Esta variopinta fuerza fue capaz de repeler los ataques aéreos japoneses y, para hacerlo, los Blenheim organizaron una serie de misiones de reconocimiento y un costoso, pero en última instancia eficaz, ataque aéreo. El 9 de abril 11 Blenheim atacaron los buques japoneses sin la escolta de cazas. Dos aviones tuvieron que regresar y cinco más se perdieron por culpa de los Zero y de la artillería antiaérea, pero alcanzaron muchos de sus blancos.

A finales de 1942 los ejércitos británico e indio realizaron intensos preparativos para una campaña de contraataque contra los japoneses. Las operaciones preliminares de sondeo comenzaron en diciembre de 1942, como preparativo para una ofensiva a gran escala.

Los Blenheim IV y V apoyaron la campaña de Arakan, encabezando los ataques contra el tráfico marítimo en las proximidades de la isla de Akyab y bombardeando los campos de aviación enemigos (la mayoría de los cuales había albergado en alguna ocasión a los Blenheim de la RAF, incluyendo el de Magwe), las tropas, las embarcaciones en los ríos y las rutas de transporte. La oposición aérea fue un problema mucho menor de lo que había sido en los primeros días de la guerra en el Lejano Oriente, sobre todo porque los Hurricane actuaban habitualmente como escoltas, en lugar de los obsoletos Buffalo. El 9 de septiembre de 1942 nueve Blenheim de los Sqns 60 y 113 perdieron dos de sus aviones ante los Zero durante un ataque contra el tráfico marítimo y otros

Los últimos Blenheim IV duraron hasta julio de 1943 con los Sqns 11 y 60 en Feni ya que el resto de las unidades se habían actualizado con los Mk V, que estuvieron en servicio durante unas cuantas semanas más. Este avión (Z7648) prestaba sus servicios en el Sqn 11 cuando fue fotografiado en abril de 1943.



tres tuvieron que realizar aterrizajes forzosos cuando volvieron a la base con daños importantes.

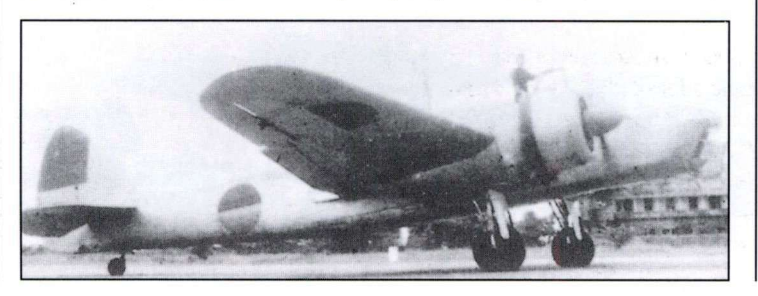


El Sqn 113 de Feni utilizó los Blenheim hasta agosto de 1943 cuando se reequipó con los Hurricane. Aquí se puede ver uno de los Blenheim V, de aspecto anónimo, del escuadrón. Sin embargo, el Sqn 42 de Kumbhirgram siguió hasta octubre. Éste fue el último escuadrón de bombarderos Blenheim del frente en el Lejano Oriente, siendo superado por el 614 en el norte de África, que utilizó los Mk V hasta diciembre, y por el 244, que mantuvo los Blenheim (aunque en funciones marítimas) hasta mayo de 1944.

Los Blenheim permanecieron en la ofensiva mientras el 14º Ejército, el *Olvidado*, avanzaba hacia el este, operando desde los campos de aviación avanzados. A continuación, cubrieron a este ejército mientras se retiraba de vuelta hacia la India en mayo de 1943, antes del monzón del verano. Aunque se conquistó poco terreno, la ofensiva resultó ser un éxito, al poner al descubierto los puntos débiles de los japoneses y demostrar que los aliados podían contrarrestar a un enemigo al que en un momento dado se consideró invencible.

Los cinco escuadrones restantes de Blenheim V se reequiparon todos con los Hurricane. Los Sqns 11, 34 y 60 en Feni, Madrás y Yellahanka se deshicieron de los Blenheim a finales de julio, mientras que el 113 en Feni realizó sus últimas salidas con el cazabombardero de Bristol el 15 de agosto, y el 42 los mantuvo en Kumbhirgram hasta octubre de 1943. Los Blenheim y sus tripulaciones habían combatido con intensidad y durante mucho tiempo mientras los japoneses avanzaban, ayudando a detener al enemigo antes de que pudiera amenazar seriamente la India británica. Posteriormente, estos aviones se utilizaron para lanzar la ofensiva contra los japoneses, apoyando los primeros titubeantes pasos de la ofensiva que finalmente barrería a las fuerzas imperiales japonesas de vuelta a su isla de origen para la derrota final.

Aunque los libros de Historia recogen que los Mk V desaparecieron de las operaciones del frente en la India en octubre de 1943, este modelo sobrevivió mucho más tiempo. Se utilizaron unos cuantos Blenheim en funciones meteorológicas, de reconocimiento y de calibración hasta mediados de 1944, y al menos uno realizó unas cuantas operaciones ofensivas. Según la tradición de la RAF, el CO del Sqn 176, equipado con los Beaufighter, encontró abandonado el Mk V BA191 en Kangla y lo puso en situación operativa para una prueba aérea el 8 de mayo de 1944, utilizando otro avión descubierto en Imphal como fuente para las piezas de repuesto. Al día siguiente, él mismo pilotó el avión (con P. G. Bowen como navegante y un *geordie* –habitante de Tyneside– Aviador de Primera como ametrallador) en una misión para bombardear un cuartel general de campaña japonés y un puente. El 11 de mayo se realizó otra salida (contra un puente y el tráfico militar). Los últimos Blenheim del Lejano Oriente se retiraron en marzo de 1945, o quizá incluso cuando se disolvió la Academia de Tiro Aéreo núm 1 (India) en julio de 1945.



Este Blenheim IV, capturado por los japoneses en 1942, acabó en manos de los nacionalistas indonesios, que lo adaptaron con motores Nakajima Sakae de 950 caballos de potencia y lo prepararon para utilizarlo en funciones de reconocimiento. El bombardero se estrelló en 1944 después de realizar un vuelo desde Masupati.

SIN DESCANSO PARA LOS HURRICANE

Durante la II Guerra Mundial la RAF se enfrentó a una amplia variedad de amenazas del Eje tanto en el aire como en tierra y, aunque desde comienzos de 1941 en adelante al Hurricane se le consideró obsoleto para su misión prevista de caza diurno (especialmente en el frente del Canal), operó como incansable avión de ataque terrestre justo hasta el día de la victoria sobre Japón.

En agosto de 1941 se formó el Sqn 135 bajo el mando del as de la Batalla de Inglaterra, Sqn Ldr Frank *Chotah* Carey. Carey había conseguido cerca de 20 derribos hasta ese momento de la guerra y era reconocido como uno de los mejores pilotos de combate del Hurricane en la RAF. Para demostrar igualmente su capacidad con el aparato de Hawker en todos los teatros de la guerra, Carey consiguió derribar al menos siete cazas y bombarderos japoneses en 1942 sobre las selvas de Birmania mientras mandaba el Sqn 135 contra un número abrumadoramente superior de aviones enemigos. Para los vuelos a larga distancia se adaptaron dos depósitos auxiliares fijos bajo las alas de los Hurricane. Estos depósitos hicieron que el avión fuera menos maniobrable, como *Chotah* Carey recordaba a los recién llegados a Birmania: "No tenéis ni una sola posibilidad en los virajes con los Ki-97 *Nate* del Ejército japonés. No los pilotan pilotos con gafas gruesas, que no tienen experiencia y con pésimos aviones. Os pueden derribar fácilmente. Sólo hay una forma de atacarles, y ésta es llegando rápidamente desde arriba y alejándoos muy deprisa después de realizar vuestra pasada. No intentéis hacer virajes con ellos porque no lo conseguiréis y acabaréis siendo derribados". El Sqn 135 fue uno de los incondicionales del Hurricane en el frente de Birmania y utilizó los Mk IIb/c en funciones de cazabombarderos desde febrero de 1942 hasta mayo de 1944 antes de actualizarse con el aparato multifuncional definitivo, el Thunderbolt.

El distinguido aviador Bill Bedford comenzó su especial relación con el Hurricane en 1941 como un simple piloto de la RAF en la academia de vuelo avanzado de Hullavington. Después de aprobar el curso fue enviado a la base de la RAF en Honiley, donde pasó a formar parte del Sqn 135. Bedford sobrevivió a la guerra y se convirtió en el Piloto de Pruebas Jefe de Hawker desde 1956 hasta 1967. En el siguiente extracto de una entrevista con él en 1994 describe sus experiencias con el Hurricane en la India y Birmania:

"El Sqn 135 recibió sus órdenes de marcha poco después de que yo llegara y, a comienzos de diciembre, me encontré a bordo del SS (submarino norteamericano) *Durban Castle*, con destino a una zona desconocida, que finalmente resultó ser el Lejano Oriente. Desembarcamos en la costa occidental africana y volamos por Lodester hasta El Cairo. Allí, nuestros pilotos de mayor graduación se agenciaron cuatro o cinco Hurricane y volaron hasta Birmania por etapas para enfrentarse a los japoneses invasores, mientras que el resto de nosotros nos quedamos esperando inactivos a que llegara el siguiente envío de Hurricane embalados desde Gran Bretaña".

"Finalmente, salimos en grupos de seis Hurricane IIb, con la escolta de un único Blenheim, desde El Cairo y continuamos por Irak y la India en etapas sencillas y cortas hasta que finalmente llegamos a Mingaladon el 11 de febrero de 1942, justo a tiempo para realizar varias salidas de escolta para los Blenheim y los Lysander, que intentaban hacer frente al flujo de tropas japonesas que penetraban por el oeste a través de Birmania. La combinación de una formación de Lysander equipados con bombas de 114 kg y las escoltas de Hurricane incapacitados por los depósitos auxiliares fijos bajo las alas no consiguió, de forma poco sorprendente, minar seriamente la moral del enemigo y, consiguientemente, evacuamos Mingaladon sólo unos días después de mi llegada; debido a la escasez de Hurricane me dirigí hacia el oeste en barco hasta que finalmente llegué a Dum Dum, Calcuta. Sin embargo, unos cuantos pilotos del escuadrón que se quedaron tuvieron una buena actuación ante una fuerza enemiga mucho mayor; algunos no vivieron para contarlo".

"Durante los siguientes ocho meses realicé diveros tipos de operaciones con el escuadrón incluyendo el reconocimiento de sectores, los ataques de través, el traslado de nuevos aviones desde Karachi, las patrullas de convoyes y las funciones de ataque aire-tierra de castigo. Periódicamente solíamos despegar en alarmas para interceptar a los aviones de reconocimiento enemigos supuestamente avistados en las proximidades, pero nunca vimos nada. El escuadrón tenía que dispersarse con regularidad a emplazamientos avanzados denominados *Dung Cow*, *Dirty Dick* y *Dunster*. Realicé un número considerable de rutinarias pruebas aéreas posteriores a la inspección simplemente porque disfrutaba volando. Esta rutina continua se interrumpió bruscamente el día de Navidad de 1942 cuando casi muero como pasajero en una furgoneta Chevrolet que se dirigía hacia la zona de dispersión al amanecer, después de que uno de nuestros pilotos volcara el vehículo. El Sgt Plt Ford murió en el acto y yo estuve a punto de morir durante dos semanas tras sufrir fracturas en la pelvis y en la espalda, además de un riñón dañado".

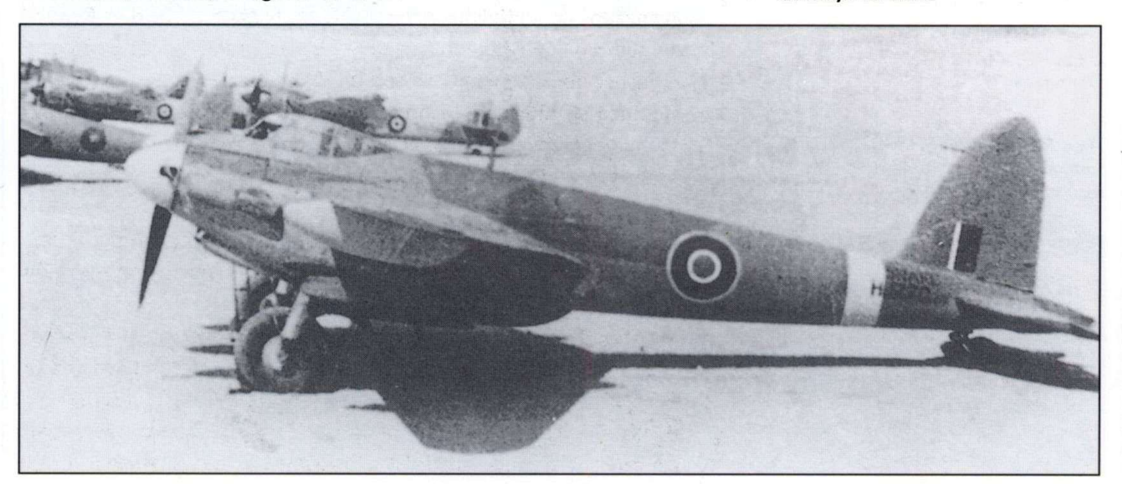
"Afortunadamente, conseguí recuperarme completamente, pero no pude volar durante nueve meses. Mientras tanto, el Sqn 135 volvió a Birmania y consiguió un éxito considerable, pero no sin la pérdida de varios pilotos. Quizás el destino estableció que aquello que estuvo tan cerca en el coche supusiera el evitar mi final en Birmania".

LOS MOSQUITO: LOS "CAZADORES DE PUENTES" EN BIRMANIA

Algunas de las operaciones de reconocimiento con más éxito de los Mosquito en la II Guerra Mundial las realizaron los aparatos con base en la India y el Lejano Oriente, pero el bimotor de Havilland sufría tan gravemente los problemas derivados de las condiciones climáticas que muchas unidades de cazabombarderos preferían realmente los Beaufighter.

Los primeros seis Mosquito (tres Mk II y tres Mk VI -HJ730, HJ759 y HJ760) en llegar al Lejano Oriente fueron enviados a la India en abril-mayo de 1943. Fueron asignados al Sqn 27 en Agartala como las primeras unidades de este modelo entregadas a un escuadrón en esta región. Los Mk II eran aviones de la producción habitual enviados solamente para la "familiarización y las pruebas operativas", aunque los FB VI habían recibido un cierto tratamiento de protección antes de ser enviados en cuanto a que habían sido adheridos con pegamento de formaldehído. Iban a ser utilizados en las pruebas climatológicas durante la estación de las lluvias que se aproximaba, bajo la supervisión del Sr. F. G. Myers, el representante técnico de De Havilland en la India. A pesar de la naturaleza experimental de estos aviones se decidió que los Mosquito se utilizarían para complementar a los Beaufighter del Sqn 27 en misiones de ataque. Después de varias salidas operativas, y de la pérdida de un Mk II en una colisión, los cinco Mosquito supervivientes fueron modificados para funciones de reconocimiento fotográfico y entregados al Sqn 681 en Dum Dum, Calcuta, en agosto de 1943.

El FB VI serie I HJ770 aparece en su viaje hacia el Sqn 27 en la India, a finales de 1943. Lleva el camuflaje gris mar medio/verde oscuro europeo habitual, con los distintivos de *caza diurno* compuestos por la banda del fuselaje y los conos de la hélice Sky. Por encima, el término de serie *Snake* (introducido el 1 de mayo de 1943) indicaba a las unidades (especialmente del Mediterráneo) que los aviones no se debían desviar a otros escuadrones durante su viaje hacia el Lejano Oriente. Este avión en particular fue enviado a la "Unidad de Supervisión de Pistas" (RSU) 142 después del aluvión de fallos estructurales en vuelo, pero quedó inutilizado cuando se derrumbó el techo de un hangar en Agartala durante una tormenta tropical el 5 de mayo de 1944.



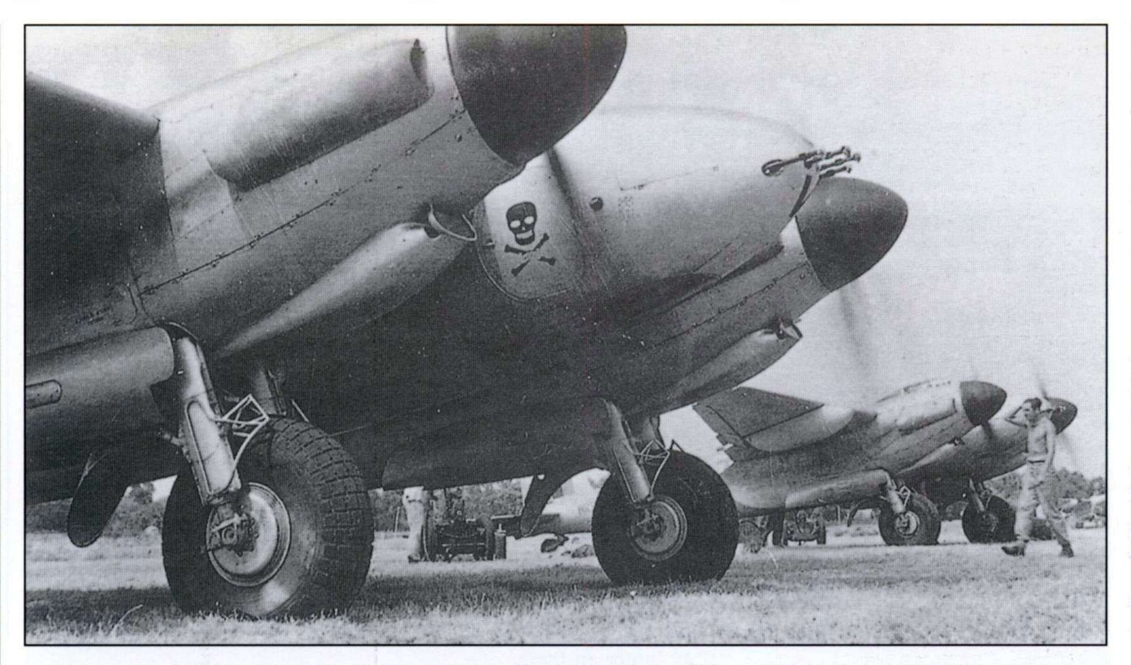
Se puede ver al FB VI HJ811 del Sqn 27 rodando por la pista a través de las secuelas dejadas por un monzón a comienzos de 1944. Este aparato quedó inutilizado en un aterrizaje forzoso en la pista aérea de Rajalmundy el 1 de mayo de 1944 mientras prestaba sus servicios con el Sqn 45, tras un fallo en el motor en su aproximación para aterrizar.



Los Mosquito realizaron muchas incursiones de ataque contra puentes en Birmania. El 19 de diciembre de 1944 el Wt Off B. Walsh y el Wt Off H. Orsborn, pilotando el HR462/J del Sqn 45, bombardearon el ferrocarril de Saye-Kinu con dos bombas de 228 kg y realizaron, 24 horas después, una incursión contra el puente ferroviario de Alon, que destruyeron con éxito. Estos ataques a bajo nivel se realizaban sobre cientos de kilómetros de terreno inhóspito y, con frecuencia, tenían que volver rápidamente a la base por culpa de la intensa artillería antiaérea y el fuego de las armas portátiles.

Dos meses más tarde, el Sqn 47, que estaba equipado con los Beaufighter Mk X en Yelahanka, la India, comenzó a recibir unos cuantos FB VI. Las primeras salidas reales de los Mosquito, los "Elefantes voladores", se realizaron el día de Navidad y, a finales de año, una escuadrilla se había equipado con los Mosquito FB VI. Sin embargo, el escuadrón volvió una vez más a una composición completa con los Beaufighter en febrero de 1944. El mes anterior, el Ministerio del Aire había decidido equipar 22 escuadrones de bombarderos y ataque con los Mosquito FB VI para sustituir los Vultee Vengeance y algunos Beaufighter; también se había firmado un contrato con De Havilland para fabricar componentes de sustitución para las plataformas aéreas en Karachi, en el mismo teatro de operaciones. Consiguientemente, el Sqn 45 se actualizó con este modelo en Yelahanka, cerca de Bangalore, en febrero de 1944, convirtiéndose en la primera de las unidades con bombarderos de vuelo en picado Vengeance en recibir los Mosquito FB VI.



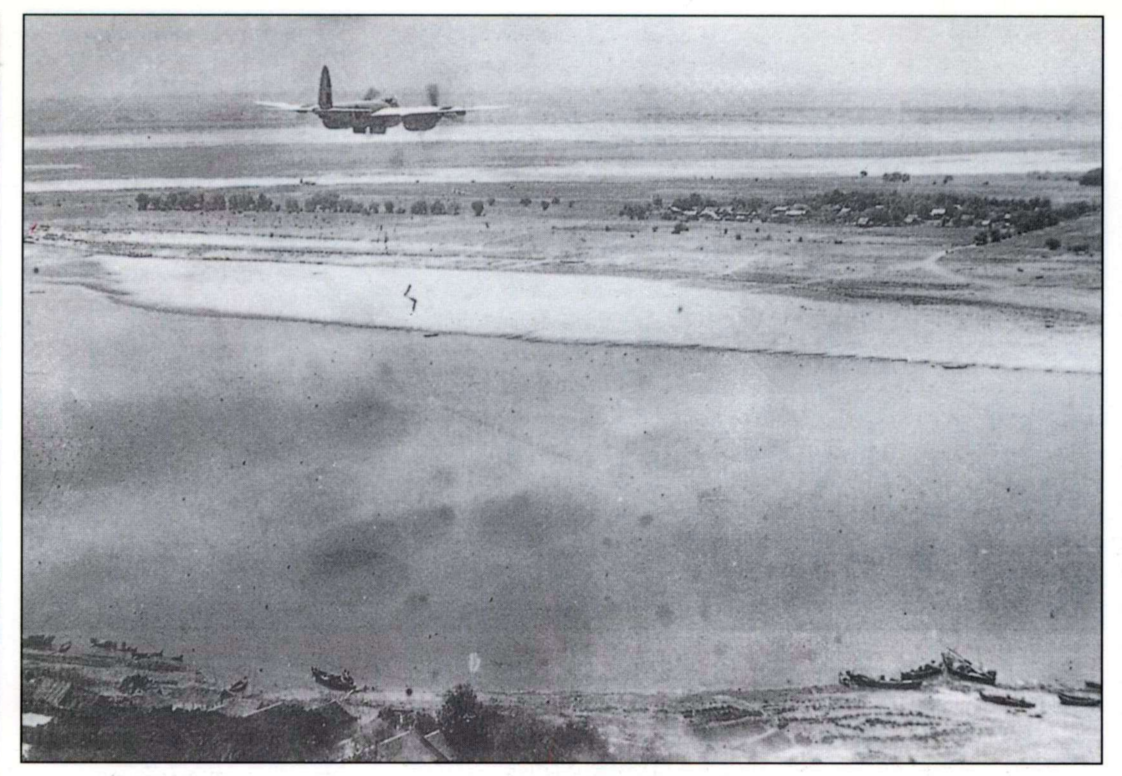


Se puede ver a los FB VI color plata del Sqn 47 en Birmania durante la primavera de 1945. Esta unidad comenzó su transformación de los Beaufighter a los FB VI en Yelahanka, India, en octubre de 1944, pero los problemas estructurales de los nuevos aviones hicieron que no se llegara a realizar ninguna operación con los Mosquito y que al final de la guerra volvieran los Beaufighter. Se volvió a introducir los Mosquito en febrero de 1945, pero los continuos problemas con los aviones de madera en los climas cálidos provocaron que el escuadrón no estuviera operativo entre mayo y agosto.

Entonces comenzó allí una serie de colisiones que arrojó grandes dudas sobre el futuro de este avión en la India. El 13 de mayo de 1944 el Wg Cdr Harley C. Stumm (DFC, RAAF), CO del Sqn 45, y su navegante, el Flt Lt McKerracher (RAAF), murieron en la carretera de Amarda cuando su B XXV (HP939) se desintegró durante un ejercicio de ataque. El 4 de julio de 1944 el Sqn 82 con base en Kolar y el Sqn 84 de Quetta (ambas bases en la India) comenzaron su actualización del Vengeance al FB VI. Cada escuadrón se trasladó por turnos a Ranchi, Bengala Occidental y, posteriormente, a Kumbhirgram, en Assam. Los fuertes monzones impidieron totalmente cualquier tipo de operación hasta mediados de septiembre, y el día 13 de aquel mes, el Flg Off W. C. Tuproll y el Flt Sgt V. A. Boll murieron cuando su FB VI se estrelló durante un ataque simulado contra otro avión; se consideró que un defecto en el pegamento había provocado el fallo del ala o de la cola.

El Sqn 45 realizó su primera salida con los Mosquito el 1 de octubre, mientras que el Sqn 47 se trasladó a Yelahanka seis días después para comenzar la actualización de los Beaufighter a los FB VI. El Sqn 110

Se puede ver el FB VI RF711/A y el RF765/S del Sqn 211 en Yelahanka a comienzos de julio de 1945, un mes después de que la unidad se reequipara con los FB VI. El Sqn 211 se trasladó a Don Muang en septiembre, pero nunca entró en combate con los Mosquito. El RF711 realizó un aterrizaje forzoso en el circuito de Don Muang el 31 de enero de 1946 después de un fallo en el motor, mientras que el RF765 sobrevivió para ser retirado del servicio el 30 de mayo de 1946.



Se puede ver un FB VI color plata del Sqn 45 con las compuertas de la bodega de bombas todavía abiertas mientras abandona la zona del blanco en el yacimiento petrolífero de Yenangyaung el 15 de marzo de 1945. Unos 24 Mosquito participaron en esta misión; 12 FB VI del Sqn 82 fueron en primer lugar, atacando en un picado suave desde 12.000 pies, seguidos casi inmediatamente de una docena más del Sqn 45, que se aproximaron en formación en línea, volando a toda velocidad por encima de la copa de los árboles (se puede ver justamente a tres FB VI sobre los árboles en la parte más alejada). Cada Mosquito transportaba bombas de 228 kg con espoleta de retardo de 11 segundos. La artillería antiaérea y los restos (entre éstos un tronco y un bidón de 18 litros) que saltaron durante la incursión alcanzaron a uno de los FB VI del Sqn 45, obligando a su tripulación a realizar un aterrizaje forzoso en la recientemente construida pista aérea de los P-47 en Sinthe con una bomba dentro, lo cual provocó muchos daños. Cinco días más tarde, los Mosquito volvieron a Yenangyaung, esta vez bombardeándolo en picado desde gran altura.

siguió su ejemplo tres semanas más tarde. Sin embargo, la creciente sombra de los problemas estructurales supuso que el Sqn 47 no llegase a realizar ni una sola salida operativa con los Mosquito. El 4 de octubre, el borde de ataque del ala del FB VI HX821 del Sqn 45 (pilotado por el Sqn Ldr Norman L. Bourke –RAAF– y el Flg Off Keith Dumas –RAAF–) se dobló durante el vuelo y, consiguientemente, el avión fue transferido a la Unidad de Mantenimiento y Reparaciones núm. 143 para su investigación; allí, el 10 de octubre, el ala se rompió definitivamente a 8.000 pies y el Mosquito entró en barrena cerca de Bishnupur, matando a su tripulación. La posterior investigación descubrió sangre y plumas en el punto del impacto, lo cual indicaba que un enorme milano había roto la cubierta de contrachapado y provocado que el larguero principal se separara por la deficiente junta del pegamento; Bourke y Dumas murieron el 16 de octubre después de un ataque de castigo en Kadozeik.

El 20 de octubre otros dos Mosquito más se estrellaron: el HP919, un FB VI del Sqn 82, perdió la mitad de su ala derecha durante un ejercicio de bombardeo en el polígono de tiro de Random, mientras que el HP921/O del Sqn 45 se desintegró durante la aproximación para aterrizar en Kumbhirgram.

El 6 de noviembre, sólo unas pocas semanas después de que se hubiera retirado el último de los obsoletos Vengeance, se decidió que los 14 FB VI del Sqn 110 en su totalidad permanecieran en tierra. No fue hasta enero de 1945 cuando unos adecuados sustitutos permitieron al escuadrón volver a entrar en el servicio en el frente, justo a tiempo para el ataque final contra Rangún. Las operaciones con los Mosquito se interrumpieron el 12 de noviembre de 1944 cuando un mensaje para todas las unidades ordenaba que todos los aviones permanecieran en tierra, pendien-

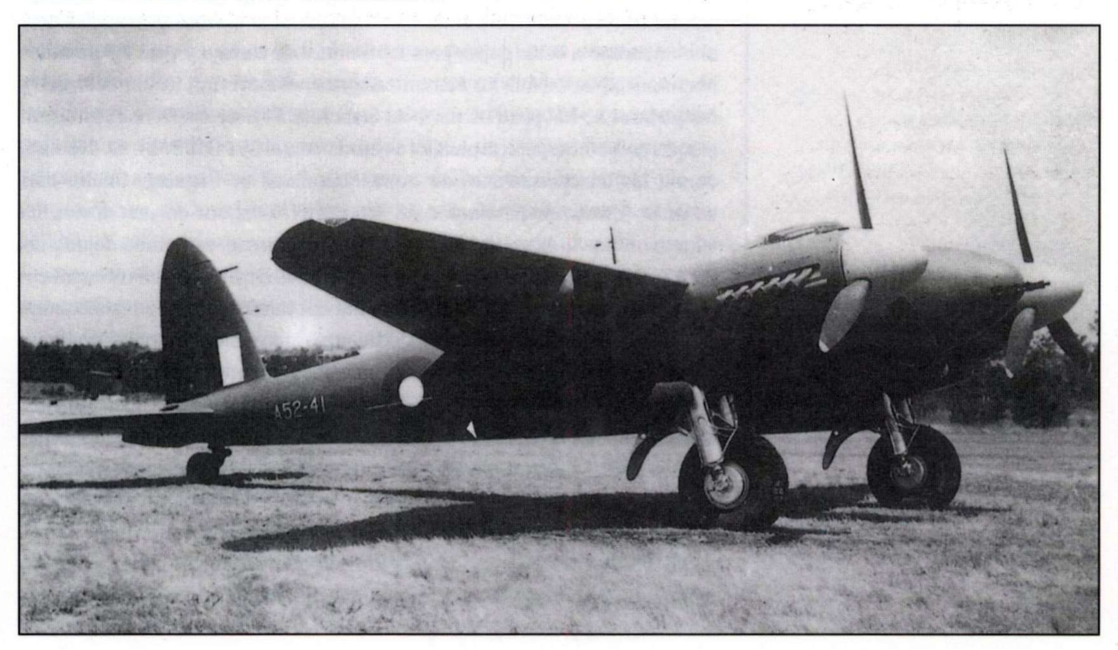
tes de una inspección. Se suponía que la causa de los accidentes era el fallo del pegamento ya que se creía que dentro de las alas de los aviones estacionados a cielo abierto "el calor extremo había provocado que el pegamento se resquebrajara y que la superficie superior se separara del larguero". Sin embargo, pronto se descubrió que el adhesivo no era la causa real del problema; por ejemplo, el HP919 tenía una "gran falta de pegamento", especialmente en la zona del larguero superior. Es más, se hizo evidente que este problema no se limitaba a la India.

Con los Mosquito inmovilizados en tierra, a los navegantes se les dio permiso y los pilotos fueron transferidos a la unidad de ambulancias aéreas de Cox's Bazaar, cerca de Chittagong, para trasladar a los soldados enfermos y heridos de las Reales Unidades del África occidental desde las pistas de aterrizaje improvisadas en el Kaladan, utilizando los Tiger Moth y los Sentinel. Los FB VI del Sqn 45 permanecieron en tierra para las inspecciones entre el 1 y el 18 de diciembre, antes de ser considerados como operativos para las acciones aéreas, comenzando las operaciones al día siguiente. El Wt Off Ben Walsh, un piloto de aquel escuadrón en ese momento, que realizó 19 salidas de reconocimiento y evacuación con los Moth y los Sentinel, recuerda cómo:

"El 19 de diciembre mi navegante, el Wt Off H. Orsborn, y yo atacamos el ferrocarril de Saye-Kinu con las dos bombas de 228 kg que llevábamos en el HR462/J, y el día 20 el puente del ferrocarril de Alon, que destruimos con éxito. Estos ataques a bajo nivel se realizaban sobre terreno inhóspito y a menudo se desarrollaban ante un intenso fuego de la artillería terrestre y de las armas portátiles. El aeródromo de Meiktila fue atacado mediante un bombardeo en planeo con cuatro bombas de 228 kg en un ataque nocturno el día 23. A éste le siguió otra acción al norte de Chindwin".

"Volvimos a visitar este blanco dos días después, y en Wetleta atacamos el almacén de distribución y las locomotoras con un ataque de castigo de 20 mm. Se atacó a la artillería antiaérea japonesa en Sagaing. Durante la noche del día 27 bombardeamos la zona de clasificación de

El FB Mk 40 A52-41 del Sqn 94 de la Real Fuerza Aérea de Australia. El Sqn 94, la segunda unidad controlada por la RAAF que recibió los Mosquito durante la II Guerra Mundial, se formó en Castlereagh, Nueva Gales del Sur, en mayo de 1945, pero nunca envió sus cazabombarderos de fabricación local al combate; de hecho, sólo los utilizó unos cuatro meses. En la práctica, la única unidad de ataque de la RAAF que se enfrentó al enemigo con este avión en el Lejano Oriente fue el Sqn 1, que formaba parte del Ala 86 dentro de la 1ª Fuerza Aérea Táctica.



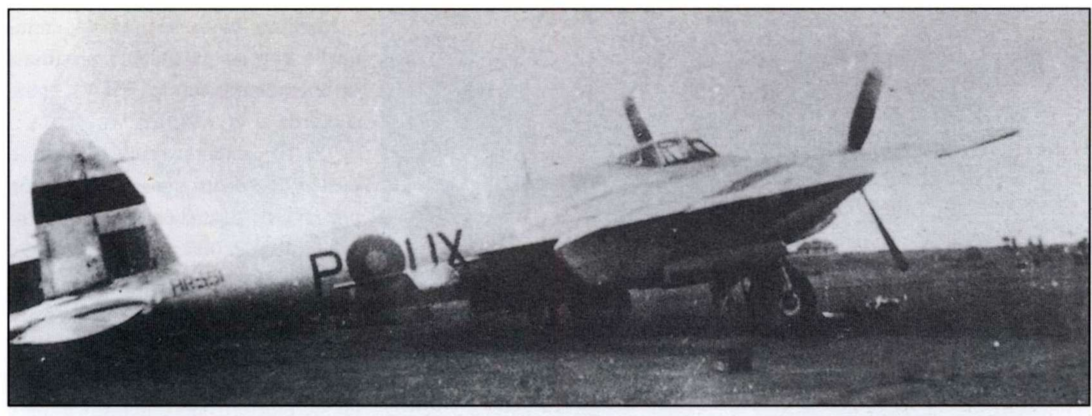


Este avión (A52-500), fabricado por Standard Motors en Coventry como el HR502 a finales de 1944, fue enviado a Australia en barco como el primero de los 38 FB VI suministrados directamente a la RAAF para reequipar el Sqn 1 después de las dificultades en la cadena de montaje de los Mosquito fabricados allí. Sobrevivió con esta unidad hasta agosto de 1945, cuando se estrelló durante un despegue en Labuan, quedando inutilizado.

trenes de Ywataung. El día 29 seis Mosquito realizaron un ataque de bombardeo en picado al amanecer contra el aeródromo de Meiktila. La técnica del bombardeo en picado implicaba la aproximación desde unos 4.000 pies, para luego bajar en picado hasta los 1.000 pies mientras se dirigían las bombas contra el blanco. La carga de bombas variaba entre dos cargas de 228 kg y cuatro de 228 kg y, con frecuencia, llevábamos bombas con espoletas instantáneas que dejaban poco margen para el error. Los japoneses concentraban una gran cantidad de artillería antiaérea pesada cuando atacábamos los campos de aviación. Pilotando el HR456/M fuimos interceptados por seis *Oscar,* y en el consiguiente enfrentamiento conseguí lanzar una prolongada ráfaga de ametralladoras y cañones contra uno de ellos, al que creí haber dañado. Sin embargo, no pudimos conseguir la confirmación dado que yo era el último de los seis Mosquito en el ataque. Todos los Mosquito regresaron sanos y salvos".

"Desde el 3 de enero de 1945 en adelante llegó la hora de una intensa actividad operativa, aunque la situación climatológica con frecuencia no ayudaba en nada debido a los pequeños monzones. Los campos de aviación japoneses (especialmente el de Meiktila) eran los blancos principales para el bombardeo a cotas bajas, para los ataques de castigo y para las patrullas nocturnas. Igualmente, las comunicaciones por carretera, los ferrocarriles y los puentes se llevaban su parte de atención. El 8 de enero realizamos un ataque de bombardeo en picado, volando con el Wt Off S. M. D. Nessim, contra las concentraciones de tropas japonesas de Sagaing. Cuatro días después formamos pareja con el Wt Off H. Orsborn en una acción en Chindwin y a lo largo del Irrawaddy hasta Sagaing; se bombardearon las instalaciones portuarias japonesas de Konywa. Durante aquel mes realizamos otras diez operaciones, vehículos de transporte MT, instalaciones ferroviarias, sampanes y carros de bueyes, todos fueron bombardeados y atacados. El día 16 realizamos un ataque al amanecer contra Meiktila y una acción contra la carretera de Irrawaddy-Chank. El fuego terrestre japonés alcanzó el cono de la hélice derecha y el larguero principal, cerca del radiador derecho, y aunque los depósitos de combustible exteriores resultaron dañados finalizamos la operación sanos y salvos. Una inspección posterior del HR409/D estableció que los daños eran superficiales".

"El 18 de enero alcanzamos el Cuartel General japonés de Kokko con cuatro bombas de 228 kg y a la noche siguiente atacamos el tráfico fluvial entre Sagaing y Yenang Yaung. El día 23 nos enviaron en un ataque noc-

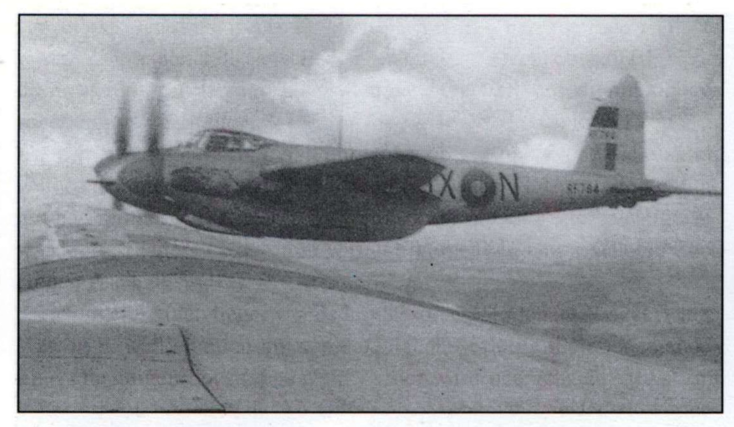


Se puede ver el FB VI HR551 del Sqn 82 en Cholavaram, Madras, a mediados de 1945. Los Mosquito que resultaron tener defectos en la superficie provocados por la utilización de pegamento de caseína quedaron simplemente inutilizados, al mismo tiempo que se tomaron precauciones para evitar más bajas entre los Mosquito existentes. Se añadió un panel de inspección en la junta del larguero principal y a todos los aviones se les retiró el camuflaje y se les roció en plata en un intento de reducir la absorción de calor de las plataformas aéreas. Este Mosquito fue finalmente retirado del servicio en octubre de 1946.

turno para bombardear o bien el campo de aviación de Heho o el de Meiktila, pero la situación climatológica era mala, así que bombardeamos en picado Myingyan con cinco bombas de 228 kg, adaptadas con espoletas instantáneas. El vuelo completo duró 4 horas y 20 minutos en total. El día 26 realizamos un ataque a plena luz del día contra los depósitos petrolíferos de Puerto Duffern y tres MT fueron alcanzados en la carretera de Mandalay. Al despegar al día siguiente el HR547/H presentó un fallo hidráulico y se tuvo que interrumpir la operación. El día 29, 12 Mosquito realizaron un ataque nocturno contra el puente de Myitinge. Hubo una cantidad considerable de artillería antiaérea que explotaba incomódamente cerca de los aviones. El día 31 se bombardearon los almacenes japoneses de Ywabop y atacamos los vehículos de transporte a lo largo del ferrocarril y la carretera de Irrawaddy-Myingyan-Magwe. El fuego terrestre japonés alcanzó al Mosquito en el fuselaje durante esta parte de la operación".

Mientras tanto, los efectos de los accidentes en la India fueron de gran alcance. En una reunión en el Ministerio del Aire en Londres el 1 de enero de 1945 el Maj Hereward de Havilland, que había dirigido un equipo de investigación en la India, presentó una explicación sobre los defectos de los Mosquito. A pesar de los problemas con el pegamento, el Ministerio del Aire se inclinó a creer el planteamiento de que los accidentes habían sido provocados por "fallos debidos en gran medida al clima" o a la "pérdida de control". En la India, los Mosquito en los que se descubrieron defectos en el revestimiento provocados por la utilización de pegamento de caseína simplemente fueron retirados del servicio, mientras que se adoptaron precauciones para evitar más bajas en los aviones existentes. Se añadió un panel de inspección en la junta del larguero principal y a todos los aviones se les retiró el camuflaje y se les volvió a pintar en plata para reducir la temperatura dentro del ala en unos 15º C.

Sin embargo, la ausencia de camuflaje hizo que los Mosquito fueran mucho más llamativos, especialmente en las operaciones de bombardeo a cotas bajas. El reequipamiento de los escuadrones de Beaufighter siguió lentamente y durante febrero de 1945 el Sqn 89, en Baigachi, comenzó a actualizarse con los FB VI, pero nunca los utilizó operativamente. El Sqn 211, con base en Yelahanka, comenzó el reequipamiento con los FB VI en junio de 1945 y se trasladó hasta Don Maung en septiembre, pero tampoco entró en combate con los Mosquito. A pesar de finalizar su actualización con los FB VI en marzo de 1945, el Sqn 84 tampoco entró en combate contra los japoneses.



Se puede ver el RF784/UX-N del Sqn 82 desde un segundo Mosquito FB VI en una salida desde Kumbhirgram a comienzos de 1945. Este avión también prestó sus servicios con el Sqn 47 durante un tiempo, antes de ser retirado del servicio en octubre de 1946.

Mientras tanto, el Sqn 45 continuaba con su extenuante programa de operaciones con los FB VI, como recuerda el Wt Off Ben Walsh:

"El 10 de febrero nos enviaron a cuatro de nosotros a una operación por encima de una cadena montañosa a 8.000-10.000 pies en apoyo del Ejército de Tierra para lanzar dos contenedores *Parafex* (*Combate enlatado*), que simulaban el fuego de las granadas de mano, los proyectiles de mortero, las ametralladoras y los fusiles, con un retardo de una y dos horas en un punto predeterminado en la orilla oriental del Irrawaddy, entre Chauk y Yenangyaung, para facilitar el paso del Ejército. Cerca del blanco, el HR567 sufrió un fallo eléctrico completo y creyendo que habíamos lanzado los *Parafex* sobre el blanco, nos esforzamos en encontrar nuestro camino de vuelta a la base sin la radio".

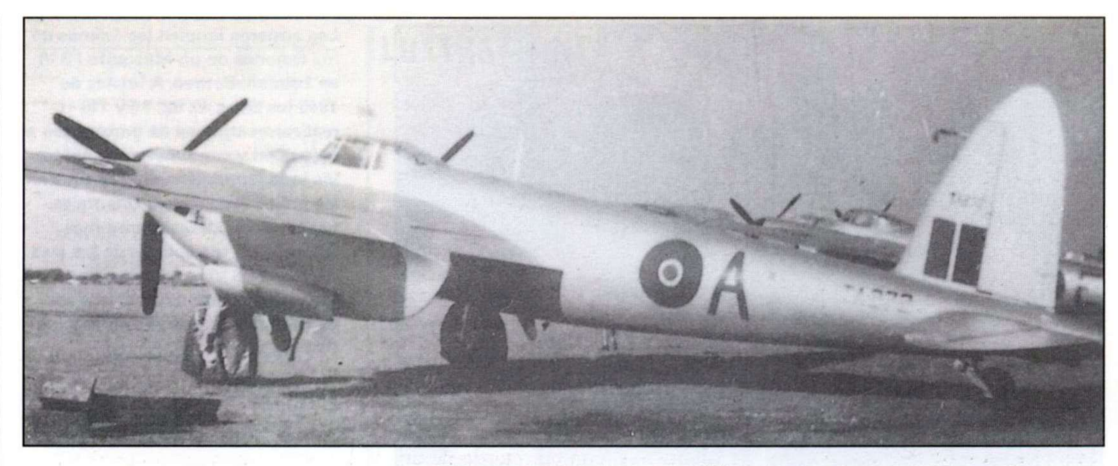
"No es necesario decir que sin luna, con los ríos desbordados y crecidos y con cada vez más cúmulos altos, especialmente sobre las montañas, nos perdimos de forma irremediable, quedando muy escasos de combustible. Estábamos casi en el momento de lanzarnos en paracaídas cuando, por un simple golpe de fortuna, localizamos las luces de una pista muy pequeña y realizamos un aterrizaje forzoso (en la dirección del viento, tal y como ocurrió). El avión pasó las luces y se abrió camino a través de un DC-3 chamuscado, resultando gravemente dañado, y descubrimos que, debido al fallo eléctrico, los *Parafex* todavía estaban a bordo. Esta pista de aterrizaje avanzada era Onbauk, cerca de Mandalay, y las fuerzas terrestres japonesas estaban por todos los alrededores, a menudo atacando de noche con el fuego de los morteros y las ametralladoras. A la mañana siguiente cogimos un avión de transporte hasta Imphal y luego de vuelta a la base".

"Entre el 5 y el 31 de marzo, el Sqn 45 desarrolló una incesante e intensa campaña de bombardeo y ataques de castigo contra los japoneses en Birmania. A cualquier oportunidad atacábamos los transportes por ferrocarril y carretera y bombardeábamos los puentes de Thamakan (fallado), Thwatti (dañado gravemente), Sinthe (dañado) y Toungoo. Uno de los mejores resultados lo obtuvimos entre el 26 y el 27 de marzo cuando bombardeamos Salin con la primera luz del día; lanzamos con precisión cuatro bombas de 228 kg sobre el campamento japonés. Al día siguiente, realizamos una acción sobre el ferrocarril y la carretera entre Kyaukpadauna-Pyinmana. Atacamos dos locomotoras e incendiamos un MT de tres toneladas antes de quedarnos sin munición".

El HR559/UX-X también estaba entre la fuerza del Sqn 82 en aquel mismo periodo al igual que el Mosquito de la parte superior de esta página. Antes de prestar sus servicios con esta unidad, los FB VI pasaron un breve espacio de tiempo con la Unidad de Transporte 1. Al igual que el RF784, este Mosquito fue retirado del servicio en octubre de 1946 después de la actualización del Sqn 82 con los Spitfire PR 19 y los Lancaster PR 1.



El 15 de marzo el Flg Off Don Blenkhome y el Wt Off Alf Pridmore despegaron con el HJ368 a las 11:20



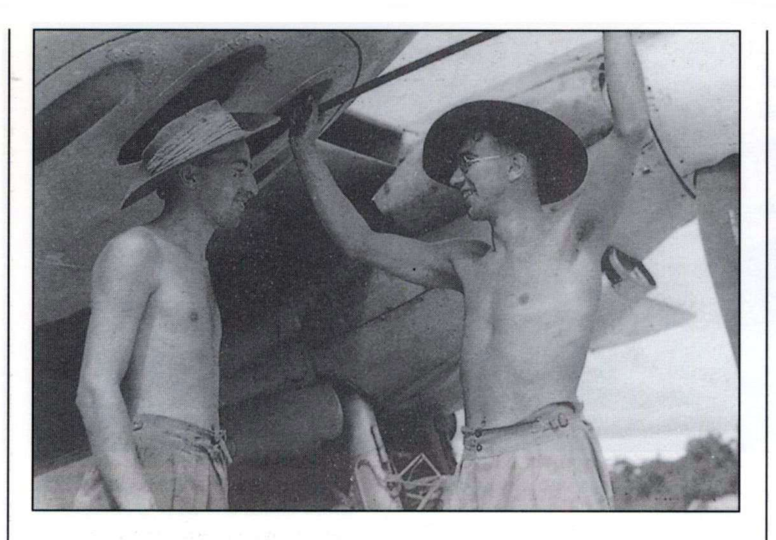
Aparece el B Mk XXV TA272 al final de la guerra todo pintado en plata, con los códigos y las bandas en azul oscuro. La asignación real de este avión a un escuadrón sigue sin estar clara, pero fue retirado del servicio en septiembre de 1946.

horas hacia el yacimiento petrolífero de Yenanyang. Pridmore lo recuerda así:

"El Sqn 45 se aproximaba al blanco en formación en línea, volando a toda velocidad por encima de la copa de los árboles. Cada avión transportaba bombas con retardo breve y nosotros lanzamos las nuestras sobre la zona del blanco para luego dirigirnos a la base. Los japoneses concentraron una cantidad moderada de artillería antiaérea, pero sin causar daños. La operación duró 3 horas y 20 minutos. Dos días después el escuadrón volvió a la zona del blanco, bombardeando esta vez desde gran altura. La carga que llevábamos habitualmente era de dos bombas en la bodega de bombas y otras dos bajo las alas, si no necesitábamos depósitos de combustible auxiliares. Los ataques contra los yacimientos petrolíferos podían resultar peligrosos, pero necesarios, ya que era importante intentar mantener a los aviones japoneses en tierra. En marzo, estas operaciones se realizaron con frecuencia por la noche o se programaban para el amanecer, pero en mayo realizamos operaciones permanentes para mantener patrullas constantes sobre los campos de aviación, impidiendo que los aviones despegaran. Desgraciadamente, esto no evitó que los japoneses trajeran aviones de otros campos de aviación y nosotros sufrimos algunas bajas. Sin embargo, fuimos afortunados porque nunca llegamos a encontrarnos con un avión japonés y los daños eran, habitualmente, resultado del fuego terrestre".

La 40ª, y última, operación del Wt Off Walsh y el Wt Off Osborn en la tarde del 4 de abril de 1945 estuvo a punto de acabar en desastre. Despegaron con el HR567/F hacia la pista de aterrizaje avanzada de Thazi,en su ruta hacia Zinga. Después de una hora, aterrizaron para repostar combustible, despegando nuevamente para el trayecto final de 1 hora y 40 minutos hasta el blanco. A bordo había dos bombas de 228 kg y dos proyectiles incendiarios de 228 kg. Cuando la luz del atardecer comenzaba a desvanecerse llegaron para bombardear el pueblo de Zinga, y al salir del blanco parecía que lo habían alcanzado de forma precisa.

Se pueden ver los FB VI del Sqn 211 alineados bien en Yelahanka o en St. Thomas Mount, en julio de 1945. El avión más próximo a la cámara es el RF751/B, que fue retirado del servicio en febrero de 1946.

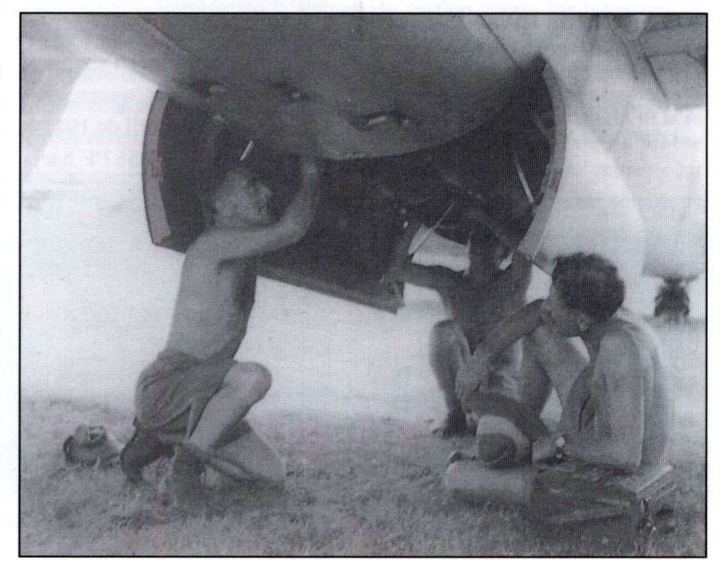


Los armeros limpian las ánimas de los cañones de un Mosquito FB VI en Labuan, Borneo. A finales de 1945 los Sqns 47, 82, 84 y 110 realizaron ataques de bombardeo a bajo nivel y con proyectiles contra los independentistas indonesios en las Indias Holandesas Orientales, hasta que se descubrieron más fallos en las estructuras de las alas de varios FB VI y la fuerza de Mosquito quedó nuevamente en tierra durante un breve periodo de tiempo para su inspección.

El viaje de vuelta duró tres horas en la oscuridad y, después de un rato, se hizo evidente que la situación del combustible no era buena. Los cálculos indicaban que no habría combustible suficiente para permitir que el avión llegara a la base, por lo que Walsh solicitó un aterrizaje de emergencia en Monywa, tras haber realizado una aproximación final desde 5.000 pies con muy poco combustible. Se estrelló contra una posición de artillería, dejando al HR567 fuera de servicio, pero sin que la tripulación sufriera heridas.

Los Mosquito siguieron hostigando a los japoneses hasta la rendición. El 12 de agosto, el Sqn 47 realizó su última salida de la guerra antes de que sus Mosquito fueran retirados del servicio para la instalación de las guías para los proyectiles cohetes, mientras que dos días después el Wg Cdr A. E. Saunders, OC del Sqn 110, y el Flt Lt Stephens recibieron de hecho la rendición final en Rangún. Tras haber lanzado las primeras bombas de la RAF de la guerra utilizando los Blenheim IV, el Sqn 110 también lanzó, como le correspondía en realidad, las últimas bombas de la II Guerra Mundial el 20 de agosto de 1945, cuando se utilizaron ocho FB VI para desalojar a las tropas japonesas de Tikedo, al este del río Sittang, que se habían negado a rendirse. Fue la última operación de la RAF de la guerra. El 3 de septiembre, el Gen Itazaki, el Jefe japonés de la Zona Aérea Sur, se rindió formalmente ante el Vicealmirante Lord Louis Mountbatten en Singapur, finalizando de esta forma el conflicto con Japón.

A finales de 1945, los Sqns 47, 82, 84 y 110, con base en Labuan, en Borneo, realizaron bombardeos a bajo nivel y ataques con proyectiles contra los separatistas indonesios de las Indias Holandesas Orientales, hasta que se descubrieron más fallos estructurales en las alas de algunos FB VI, que fueron retenidos brevemente en tierra para su inspección una vez más.

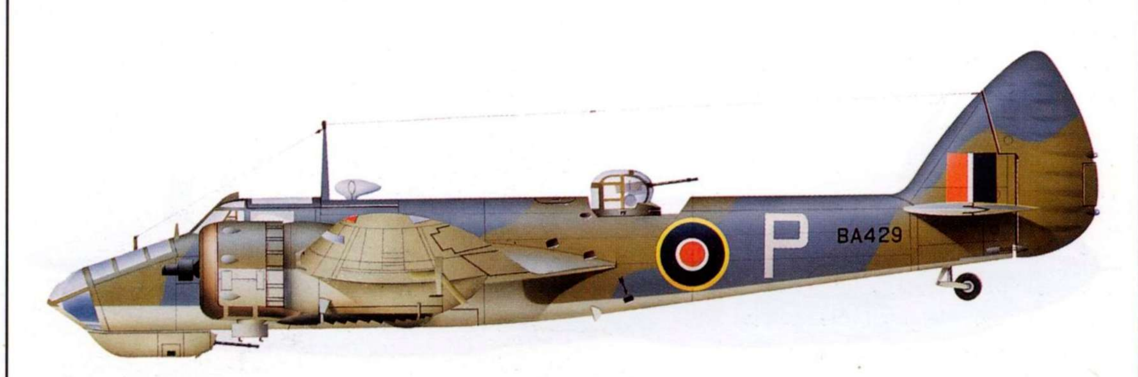


Los armeros terminan de cargar las bombas a bordo de un FB VI destinado a atacar a los separatistas indonesios en Borneo en diciembre de 1945.



Blenheim I L1134/F-PT del Sqn 62, Alor Star, Malasia, 9 de diciembre de 1941

Tras haber sido enviados apresuradamente al Lejano Oriente desde los almacenes del Reino Unido, los primeros Blenheim de la Fuerza Aérea del Lejano Oriente llevaban en su mayor parte el mismo diseño de colores que los aviones con base en el Reino Unido. Destacan los filtros Vokes adaptados en la zona y pintados en gris por debajo del capot. Éste fue al avión con el que el Sqn Ldr Scarf consiguió su Cruz Victoria.



Blenheim V BA328/R del Sqn 13, Real Fuerza Aérea Helénica, Aden, 1943

Los Blenheim entregados a Grecia antes de la invasión alemana fueron capturados cuando el país cayó. Pero el Sqn 13 (que huyó a Egipto con cinco de sus Anson) fue pronto reequipado con los Blenheim de la RAF. Inicialmente, el escuadrón utilizó los Blenheim IV con camuflaje para el desierto, pero éstos fueron transferidos a las unidades de la RAF en Birmania a mediados de 1942 y sustituidos por antiguos Mk V de la RAF.



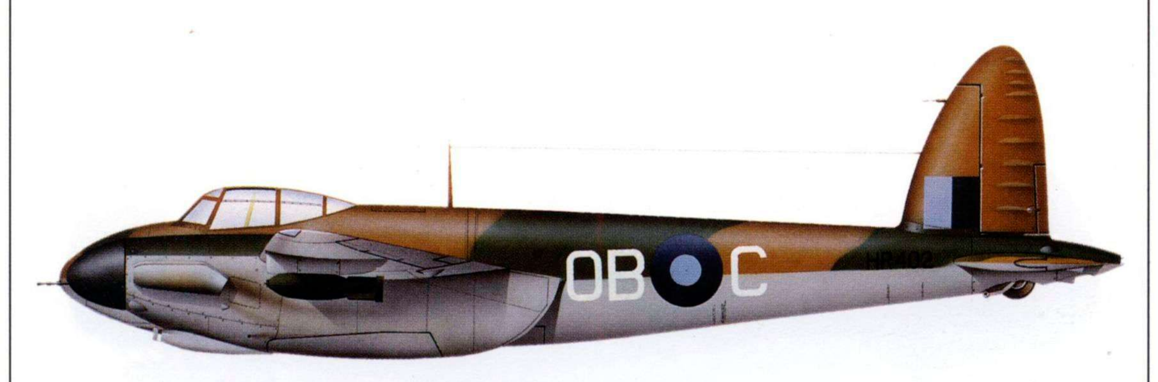
Blenheim V AZ942 (anteriormente con letra de código S) del Sqn 42, Kumbhirgram, India, finales de 1943

Mientras se desarrollaba la guerra en el Pacífico, era cada vez más evidente que la insignia nacional de la RAF podía parecer, en determinadas circunstancias, como un simple disco rojo, demasiado parecido con mucho al Hinomaru que llevaban los aviones imperiales japoneses. Por consiguiente, se eliminó el rojo de los círculos y de los distintivos del plano de deriva durante 1942, lo que provocó lo que se conocía como círculos SEAC, con los distintivos del plano de deriva en azul y blanco solamente. Este avión se estrelló cerca de Jessore el 25 de agosto de 1943.



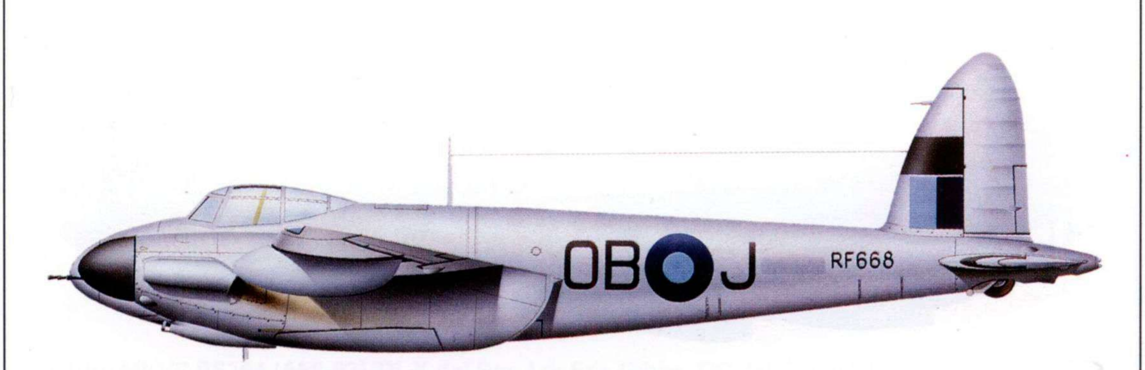
Mosquito FB VI A52-504 (antiguo HR335)/NA-P del Sqn 1, RAAF, Isla de Labuan, julio de 1945

Fabricado por Standard Motors Ltd., este avión se encontraba en el primer grupo de diez FB VI de fabricación británica que llegaron a Australia en noviembre de 1944. Se enviaron un total de 38 para compensar los retrasos provocados por problemas con la cadena de montaje local; los últimos llegaron en abril de 1945. El A52-504 experimentó una de las pruebas de combate más breves contra los japoneses durante los ocho días en combate del Sqn 1.



Mosquito FB VI HR402/OB-C del Sqn 45, pilotado por el Flt Lt C. R. Goodwin y el Flg Off S. Potts , Kumbhirgram, 15 de enero de 1945

Este Mosquito fue asignado al Sqn 45 en Kumbhirgram, en la India, el 11 de diciembre de 1944 como el OB-C. Está pintado con los colores completos del Mando Aéreo del Sureste Asiático. El 15 de enero de 1945 el HR402 fue derribado por los Ki-43 *Oscar* mientras se encontraba en patrulla sobre el campo de aviación de Meiktila. Su tripulación murió cuando el avión se estrelló al norte de Thedaw.



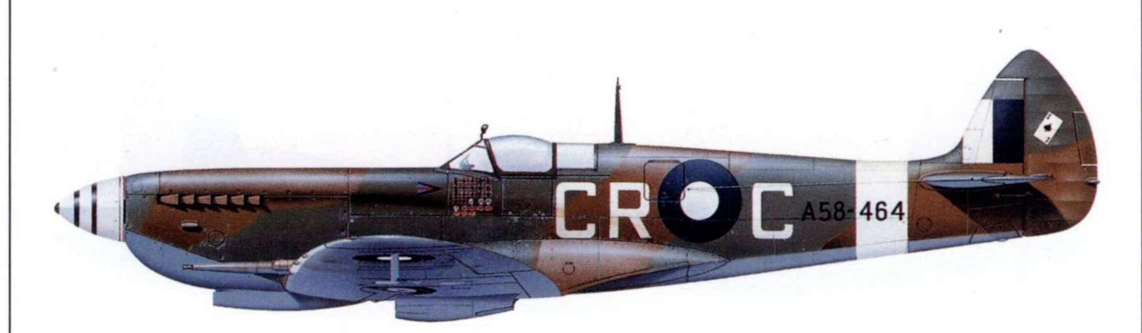
Mosquito VI RF668/OB-J del Sqn 45, pilotado por el Flg Off Frank Scholfield, RCAF, y el Flg Off Reg *Taffy* F. Fussell, Jaori, junio de 1945

Asignado al Sqn 45 de Cholavaram, Madrás, India, el 1 de abril de 1945, este Mosquito fue uno de los 16 FB VI que operaron en patrullas permanentes desde Jaori, en el Arakan, en mayo de 1945 durante la operación *Drácula*, el ataque contra Rangún.



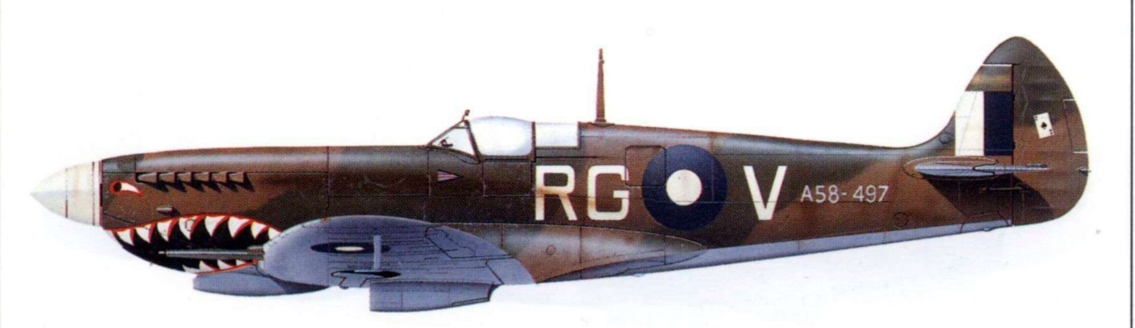
Spitfire Mk VC BS234 (A58-95)/CRC del Wg Cdr Clive Caldwell, OC del Ala de Caza 1, RAAF, Livingstone, marzo de 1943

Entregado a la RAF en agosto de 1942, este avión fue enviado a Australia por barco en el carguero SS *Raranga* y llegó en noviembre de 1942. Después de ser montado en la base de Laverton de la RAAF, este caza fue asignado al Sqn 457 como parte del Ala de Caza 1. Mientras estuvo en el territorio del norte fue utilizado durante un tiempo por el mejor as australiano de la II Guerra Mundial, Clive Caldwell, aunque no logró con este avión ninguno de los ocho derribos que reclamó entre marzo y agosto de 1943.



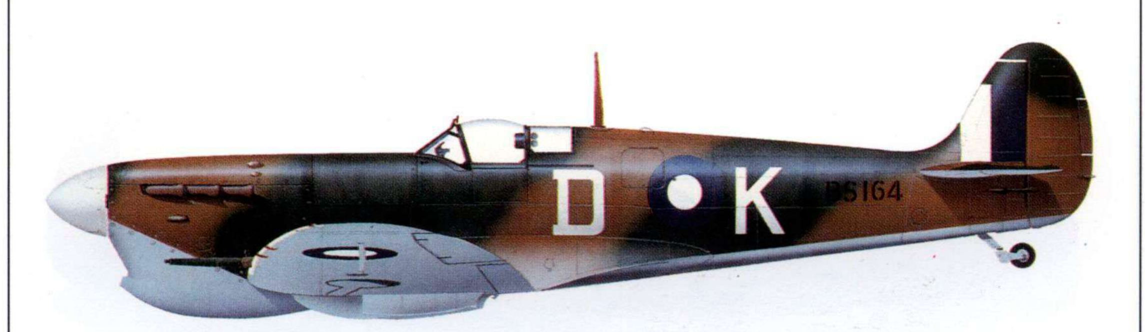
Spitfire LF VIII A58-464/CR-C del Grp Capt Clive Caldwell, OC del Ala 80 de la RAAF, Morotai, verano de 1945

A mediados de 1945 la actividad aérea japonesa sobre el Pacífico suroccidental prácticamente había desaparecido y el Ala 80 se dedicaba en su mayor parte a operaciones de ataque terrestre. Caldwell no consiguió ninguna victoria pilotando los LF VIII. Al final de la guerra el mejor as de Australia tenía su registro en 27 aviones derribados, 3 compartidos, 8 probables y 15 dañados.



Spitfire LF VIII A58-497/RG-V del Wg Cdr Robert Gibbes, Segundo Jefe del Ala 80 de la RAAF, Sattler Field, territorio del norte, verano de 1944

Gibbes prestó sus servicios como segundo jefe de Caldwell. Al igual que éste, no consiguió victorias pilotando los LF VIII debido a la escasez de actividad enemiga en la zona. Al final de la guerra el registro de Gibbes se encontraba en 10 aviones derribados, 2 compartidos, 5 derribos probables y 16 dañados, todos logrados pilotando los Tomahawk y los Kittyhawk con el Sqn 3 de la RAAF en el norte de África.



Spitfire Mk VC BS164 (A58-63)/DL-K del Sqn Ldr Eric Gibbs, OC del Sqn 54, Darwin, julio de 1943

Entregado a la RAF en junio de 1942, este avión fue enviado a Australia por barco en el carguero SS *Hoperidge* y llegó en octubre de 1942. Fue asignado al Sqn Ldr Eric Gibbs. Gibbs, un antiguo piloto de los Hudson en el Mando Naval, no parecía la elección más habitual para mandar un escuadrón de caza monomotores. Sin amedrentarse, llegó a ser el mejor as del Sqn 54 en Australia con 5 derribos, 1 compartido y 5 dañados. Todas sus reclamaciones las logró con este avión entre marzo y julio de 1943, tratándose de cazas Zero y bombarderos *Betty*.



Spitfire Mk XIVE RN133/FF-B del Sqn Ldr Kenneth Charney, OC del Sqn 132, Madura, India, agosto de 1945

Los derribos de Charney se produjeron bien en su periodo de servicio con los Mk V en Malta, con el Sqn 185 en 1942, o dos años más tarde con los Mk IX en el Reino Unido con los Sqns 602 y 132. Su registro final fue de seis aviones derribados, cuatro probables y siete dañados.



Spitfire LF VIII MD371/FB del Grp Capt Robert Boyd, OC del Ala 2329, Baigachi, India, 1944

Aunque hubo rumores de que Boyd reclamó algunos aviones derribados siendo jefe del Ala 239, parece que los informes no los recogieron oficialmente. Su registro final quedó en 14 aviones derribados, 7 compartidos, 3 probables y 7 dañados, todos ellos logrados mientras pilotaba los Spitfire I/II/VA y B entre 1940 y 1942, antes de ser destinado a Birmania.



Spitfire Mk XIV RN135/YB-A del Sqn Ldr *Ginger* Lacey, OC del Sqn 17, Seletar, Singapur, otoño de 1945

En otras fuentes se ha representado este avión en perfiles que muestran colores de camuflaje diferentes, pero las nuevas pruebas fotográficas han permitido a nuestro dibujante mostrarlos correctamente. El registro final de Lacey fue de 28 aviones derribados, 5 probables y 9 dañados. Su único derribo con un Spitfire de los últimos modelos fue un Ki-43 *Oscar*, derribado en Birmania con un Mk VIII.



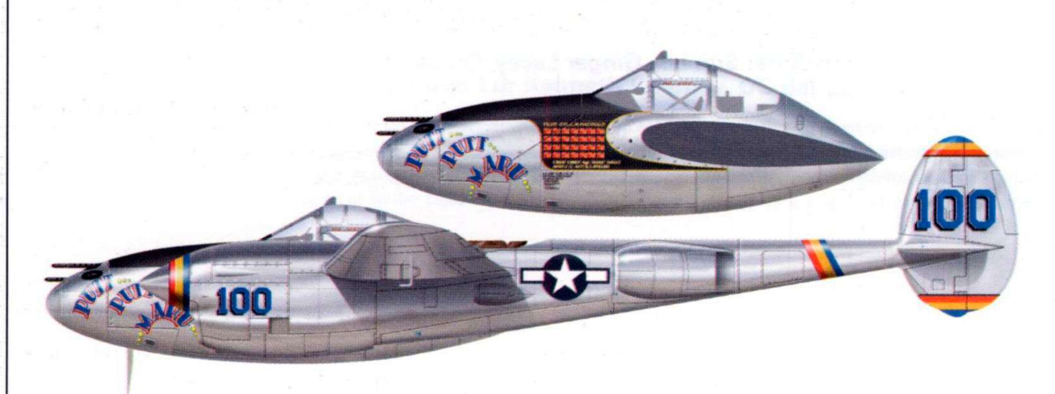
Spitfire LF VIII JG 559/AF-N del Flt Lt Wilfred Goold, del Sqn 607, Imphal, mayo de 1944

Éste es el avión con el que Goold derribó un Ki-43 *Oscar* y dañó otros dos sobre Palei el 18 de mayo de 1944.



P-38J-10 42-67626/*Miss-V* del Capt Walter F. Duke, 459 FS/80 FG, Chittagong, mayo de 1944

Como el mejor as de los P-38 en CBI, Duke utilizó este Lightning, con unos distintivos característicos, para conseguir seis de sus diez victorias. Destaca extraordinariamente que 9,5 de los derribos que consiguió con este caza fueran *Oscar* (compartió un *Tojo* con su as compañero del 459 Burdette Goodrich en el campo de aviación de Meiktila el 23 de abril de 1944) y es casi seguro que fue un Ki-43 el que finalmente le derribó el 6 de junio de 1944; en aquella fatídica ocasión pilotaba nuevamente el *Miss-V*.



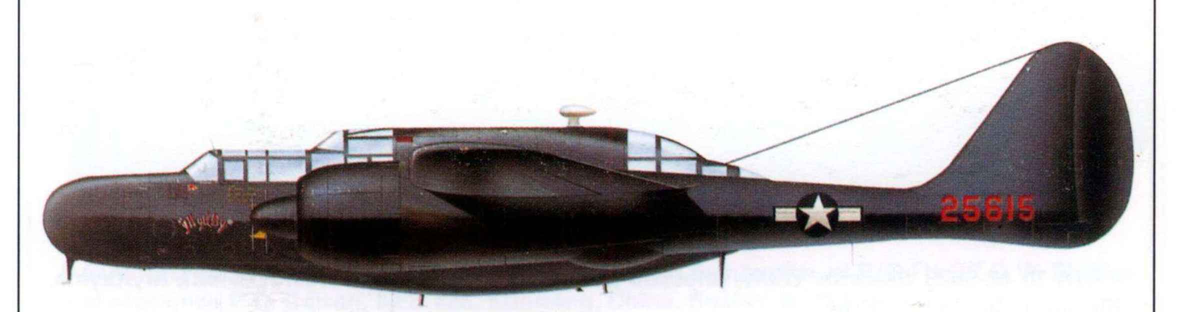
P-38L-5 44-25471/Putt Putt Maru del Coronel Charles H. MacDonald, CO del 475 FG, Clark Field, marzo de 1945

Mac MacDonald consiguió su 27ª y última victoria aérea con este L-5, con imponentes distintivos, el 13 de febrero de 1945, cuando derribó un avión de transporte *Topsy* cerca de la costa de Indochina.



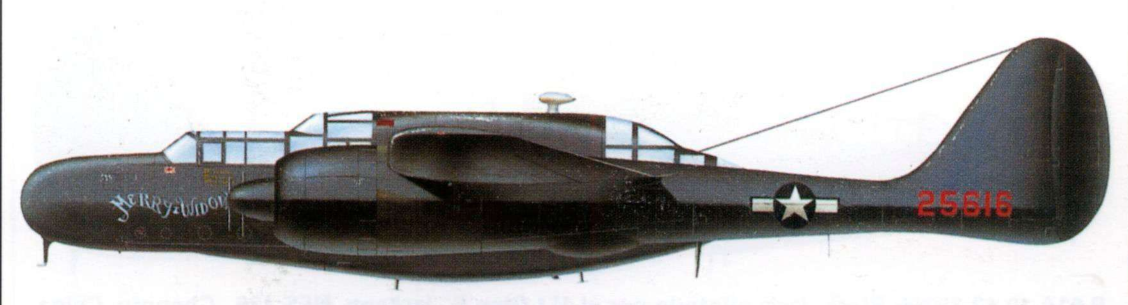
P-38L-5 44-25639/*Vickie* del Capt John *Rabbit* Pietz, 431 FS/475 FG, Lingayen, abril de 1945

Pietz consiguió sus seis victorias entre noviembre de 1944 y marzo de 1945 y es probable que su última reclamación (un *Tojo* el 28 de marzo cerca de la costa de Indochina) la lograra con este L-5.



P-61A-10 42-5615 *I'll get By*, tripulado por el Capt John J. Wilfong y el R/O 2Lt Glenn E. Ashley, NFS 426, Kunming, China, noviembre de 1944

Este *Dash-10* consiguió un derribo el 21 de noviembre de 1944; uno de los cinco reclamados durante la noche más victoriosa del NFS 426 en la guerra.



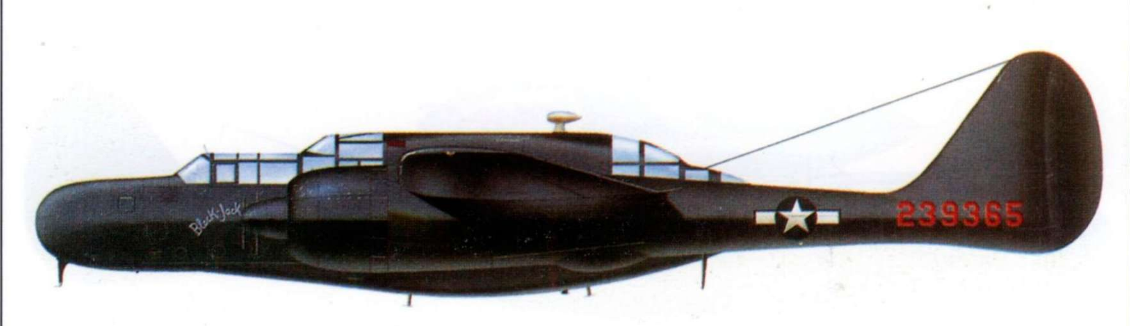
P-61A-10 42-5616 *Merry Widow*, tripulado por el Capt Robert R. Scott y el R/O Flt Off Charles W. Phillips, NFS 426, Kunming, China, finales de octubre de 1944

Este P-61A-10 logró la distinción de ser el primer Black Widow que derribó un avión enemigo al reclamar su tripulación un *Lily* el 29 de octubre de 1944.



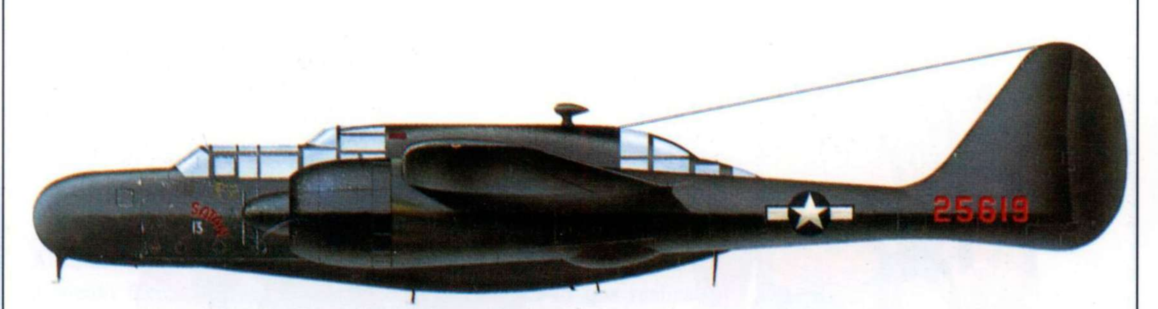
P-61A-10 42-5623 *Sweatin´ Wally*, pilotado por el Capt Walter A. Storck, NFS 427, Myitkyina, Birmania, finales de 1944

Este P-61A-10 formó parte de un envío importante dirigido a un gran centro de reunión en la India, antes de ser remitido a alguna de las dos unidades del frente.



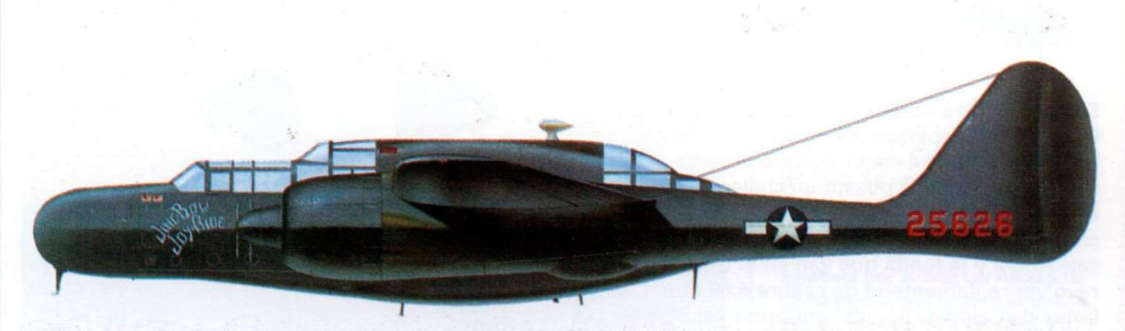
P-61A-10 42-39365 *Black-Jack*, pilotado por el 1Lt Glen E. Jackson, NFS 426 , Chengtu, China, finales de 1944

Esta unidad recibió los P-61 equipados con ADF estando todavía en Madhaiganj, India; el primer avión llegó el 25 de septiembre de 1944. Después de establecer su Cuartel General en Chengtu, el 426 controló dos/tres destacamentos de aviones desde Hsian, Kunming, Liangshan y Ankang.



P-61A-10 42-5619 *Satan 13*, tripulado por el Capt John Pemberton, el R/O Flt Off C.W. Phillips y el mecánico P. D. Curran, NFS 426, Kunming, China, finales de 1944

Este avión fue simplemente uno de los muchos modelos A que se fabricaron sin la torreta superior. El alojamiento ovalado en la espina dorsal del avión contenía la antena de cuadro del radiocompás (ADF); este equipo de ADF era exclusivo de los P-61 en la zona del Pacífico y CBI. El colimador ADF resultó ser fundamental en ambos teatros de operaciones ya que las tripulaciones volvían a menudo de largas patrullas con poca reserva de combustible y necesitaban una indicación de precisión para regresar a la base.



P-61A-10 42-5626 *Jing-Bow Joy-Ride*, tripulado por el Capt Carl J. Absmeier y el R/O Lt James R. Smith, NFS 426, Chengtu, China, febrero de 1945

Este P-61A-10 fue el aparato con más victorias del 426 ya que derribó dos bombarderos *Lily*. *Jing-Bow* eran las palabras en chino para *Incursión Aérea*.



El Wg Cdr Clive *Killer* Caldwell, OC del Ala de Caza 1, RAAF, aparece con los pantalones cortos y la camisa de faena caqui del uniforme de la RAAF; encima lleva puesto un chaleco salvavidas de la RAF de última época. El correaje de la cintura es también de un modelo de la RAF y la cartuchera y la funda que van en él contienen un revólver reglamentario de calibre 6,68 mm. Las botas de Caldwell son del uniforme del Modelo de 1936; por debajo lleva calcetines caqui y aunque su gorro de vuelo de cuero es un Modelo D de la RAF, sus gafas son las B-7 de la USAAF y su máscara de oxígeno también es de origen estadounidense.



Wt Off Davison del Sqn 84, Kumbhirgam, Assam, India, en julio de 1944. Lleva puesto un mono caqui, un "sombrero con forro" con el distintivo del perro de la RAF y botas tipo "munición". También lleva puesto el atalaje de un paracaídas de pecho. El correaje del uniforme reglamentario, junto con la cartuchera, la funda de la pistola y el revólver reglamentario de calibre 6,68, completa su equipo.

NUEVOS PASTOS PARA LOS SPITFIRE

En agosto de 1943 llegó a la India el primer grupo de cazas Spitfire (Mk VC). Se retiraron tres unidades de Hurricane (Sqns 607, 615 y 136, en este orden) de vuelta a Alipore, cerca de Calcuta, para reequiparse y realizar la instrucción con los nuevos cazas. En noviembre, los Sqns 607 y 615 se volvieron a desplegar en los campos de aviación próximos a la zona de combate de Birmania, en Nidania y Chittagong, respectivamente. Como había ocurrido en el norte de Australia, los primeros en sentir el impacto de estos cazas con mayor rendimiento fueron los aviones de reconocimiento Ki-46 que realizaban incursiones regulares en territorio aliado. Durante el mes siguiente a su despliegue los Spitfire derribaron cuatro *Dinah.*

El 31 de diciembre los buques de guerra de la Marina Real llevaron a cabo el bombardeo de las posiciones japonesas en la costa de Arakan. Catorce bombarderos Mitsubishi Ki-21 *Sally,* con una escolta de unos quince cazas Ki-43 *Oscar,* acudieron para atacar a las embarcaciones, pero el Sqn 136 estaba preparado en Ramu, Birmania. Los Spitfire atravesaron la barrera de los cazas de escolta para enfrentarse a los bombarderos, reclamando el derribo de 13 Ki-21 frente a la pérdida de un único aparato. Sin embargo, a la vista de la nueva información que ha quedado disponible en relación con las acciones aéreas sobre Australia, existen motivos para tratar estas reclamaciones con cierta reserva.

En enero de 1944 los Spitfire se enfrentaron a los *Oscar* que realizaban misiones de caza libre por toda la zona de combate, reclamando más de 20 frente a un coste de 4 Spitfire. Después de estas acciones, el nivel de la actividad aérea japonesa en el teatro de operaciones se redujo de forma importante.

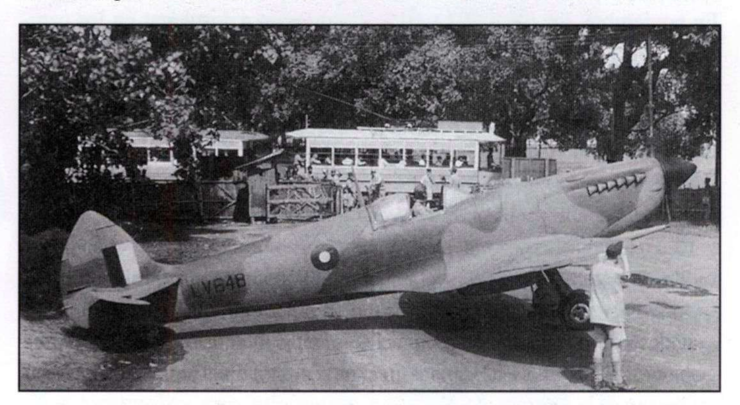


El Mk VC MA383 fue fotografiado en Dum Dum, Calcuta, en octubre de 1943. Se cree que este aparato prestó sus servicios posteriormente con el Sqn 136 en Baigachi, Birmania, y que fue pilotado en combate por el Sqn Ldr Alexander Constantine, que finalizó la guerra con un registro de 3 derribos, 3 probables y 2 dañados, todos ellos logrados en enero/febrero de 1944 con los Mk VC. Este avión fue retirado del servicio en julio de 1944.

A pesar de este esperanzador comienzo, la carrera operativa del Spitfire V en el sureste asiático no duró mucho tiempo ya que en febrero de 1944 llegaron al teatro de operaciones dos escuadrones equipados con los Spitfire VIII. En marzo, el Sqn 607 se actualizó con el nuevo modelo, seguido poco después por los dos escuadrones restantes de Mk V. Después de su sustitución, los cazas más antiguos realizaron tareas de segunda línea en el Lejano Oriente.

Los Spitfire Mk VIII en servicio en el sureste asiático

Los primeros Mk VIII llegaron al Lejano Oriente hacia finales de 1943, siendo los Sqns 81 y 152, con base en Alipore y Baigachi en el este de la India, las primeras unidades en recibir este modelo. A comienzos de 1944 otras dos unidades pasaron a estar operativas con este modelo, el Sqn 67 en Chittagong y el Sqn 155 en Alipore. En aquel momento había tres escuadrones de Mk V que tenían sus bases cerca del frente, los Sqns 136 y 607 en Ramu y el Sqn 615 en Chittagong.



Recién pintado y montado, se puede ver cómo este Spitfire Mk VIII rueda por la pista en una unidad de mantenimiento de la RAF cerca de Calcuta, antes de despegar para su primera prueba aérea, después de ser desembalado en la primavera de 1944. Este avión entró posteriormente en combate con el Sqn 67 cuando esta unidad avanzó hacia el este en apoyo del 14º Ejército del Gen Slim, que hostigaba al ejército japonés en su retirada de Birmania.

Inicialmente, hubo poca actividad aérea en el teatro de operaciones del sureste asiático. En aquella fase de la guerra la Fuerza Aérea del Ejército japonés estaba trabajando al límite y sus pocas unidades en Birmania tenían que conservar su fuerza. La fuente principal de animación procedía de los ocasionales aviones de reconocimiento Mitsubishi Ki-46 *Dinah* que realizaban incursiones a gran velocidad en territorio aliado, a



Otro Mk VIII Spitfire del Sqn 67 aterriza en Comilla, en la India, en julio de 1944. Este enorme campo de aviación sirvió como base del escuadrón entre julio y noviembre de 1944; esta unidad también utilizó algunos destacamentos formados por pequeñas escuadrillas (cuatro aviones) hasta Chittagong y Cox´s Bazaar a lo largo de su estancia en Comilla.

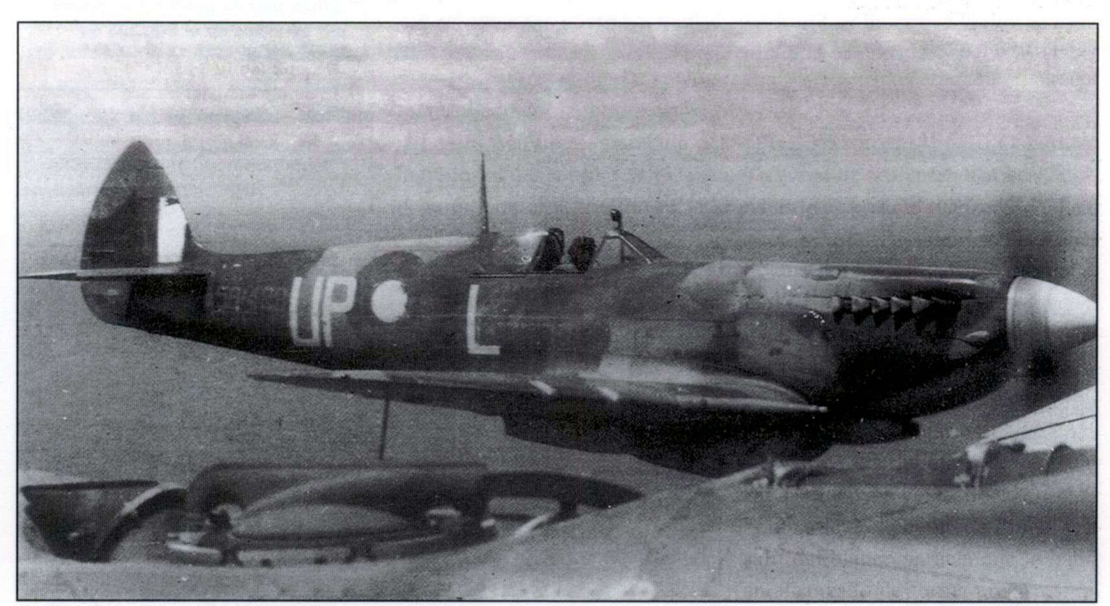


Los pilotos de los Spitfire Mk VIII del Sqn 607 *County of Durham*, que luchan por salir del barro, vuelven de una misión en Kalaywa, Birmania, a finales de la primavera de 1945. Esta fotografía muestra perfectamente las bandas blancas del Mando del Sureste Asiático pintadas en las alas y las superficies de cola. Estos aviones se camuflaron con el familiar diseño color tierra oscuro y verde oscuro que se utilizaba en este teatro de operaciones. Aunque los Mk VIII habían luchado intensamente a mediados de 1944 por arrebatar la supremacía aérea a la Fuerza Aérea del Ejército Japonés sobre la fortaleza de Imphal, a comienzos de 1945 no se avistó ningún avión enemigo en el aire durante varios meses. Por lo tanto, la unidad volvió a sus funciones como cazabombarderos, sobre todo en apoyo del avance hacia Rangún.

cotas altas, para fotografiar las posiciones de las tropas y otros blancos.

Anteriormente, los Ki-46 habían operado con casi total impunidad, pero tras la llegada de los Spitfire Mk VIII las unidades de reconocimiento japonesas sufrieron cada vez más bajas.

Este periodo de relativa calma finalizó el 6 de febrero cuando las tropas japonesas lanzaron una importante ofensiva en la zona del Arakan. Los atacantes utilizaron la bien probada táctica de infiltrar fuerzas por la selva para colocarse detrás de las posiciones aliadas, cortando de esta forma sus rutas de abastecimiento y obligando a las tropas a retirarse. Pero esta vez el Gen William Slim, jefe del 14º Ejército británico, utilizó una nueva contratáctica. Confiando en los nuevos Spitfire para establecer la superioridad aérea en la zona de combate, ordenó a las tropas cortadas de Sinzweya que resistieran. Había que abastecer a los 5.000 hombres rodeados, por vía aérea, con aviones de transporte Dakota y C-46 Commando hasta que pudieran ser liberados.



Una instantánea verdaderamente evocativa del Spitfire LF VIII A58-489, escoltando a un P-38 Lightning de la USAAF en las proximidades de la costa de Morotain a comienzos de 1945. Este avión también lleva el familiar código UP del Sqn 79, e igualmente muestra un aspecto muy castigado por el clima, que era sinónimo de los excesivamente utilizados Spitfire en este teatro de operaciones.



Las tres unidades de Spitfire Mk VIII, cada una de ellas mandada por un as de caza, se trasladaron hasta el campo de aviación avanzado de Ramu, cerca de la frontera entre la India y Birmania, para apoyar el puente aéreo: Sqn 67 (Sqn Ldr Thomas Parker), Sqn 81 (Sqn Ldr William Whitamore) y Sqn 152 (Sqn Ldr Mervin Ingram). Su llegada cambió por completo la situación aérea.

El Spitfire Mk V había mostrado más o menos el mismo rendimiento que el mejor caza japonés del teatro de operaciones, el Nakajima Ki 44 *Tojo*. Sin embargo, el Spitfire Mk VIII tenía una ventaja en velocidad de 64 km/h sobre el Ki 44, y 144 km/h sobre el más abundante Nakajima Ki 43-II *Oscar*. Los Spitfire infligieron unas bajas tan numerosas a la Fuerza Aérea del Ejército Japonés que, después de unos cuantos días, esta última interrumpió las operaciones en la zona de combate y el puente aéreo continuó sin impedimentos.

Cuando el frente de batalla se estabilizó, la táctica de infiltración japonesa se volvió contra ellos. Sus tropas habían avanzado a pie por las pistas de la selva, y cuando se hubieron comido los alimentos que llevaban

Los Spitfire Mk VIII del Sqn 136, con base en las Islas Cocos durante el verano de 1945. El Sqn 136, una de las primeras unidades de caza enviadas a Birmania en los negros días de comienzos de 1942, fue prácticamente eliminado durante la retirada hacia la India; sus agotados Hurricane IIA y B no resultaron ser rivales para los cazas Ki-27 *Nate* y Ki-43 *Oscar* del Ejército japonés. Finalmente, el Sqn 136 recibió los Spitfire VC en octubre de 1943 y, posteriormente, los Mk VIII tres meses más tarde. Para el día de la victoria sobre Japón, esta unidad había conseguido más derribos que ningún otro escuadrón de la RAF en el teatro de operaciones.

El MV483, uno de los Mk VIII de la última fase de producción, prestó sus servicios en el Sqn 155 en Birmania en 1945.



se suponía que se mantendrían con lo que capturaran al enemigo. Esta estrategia falló cuando los defensores, abastecidos por vía aérea, en lugar de retirarse según el plan, se mantuvieron en sus posiciones. Los japoneses no disponían de ningún medio eficaz para el transporte de suministros a sus tropas en la selva, a cierta distancia por detrás del frente y, después de tres semanas, los hambrientos infiltrados se vieron obligados a retirarse. El asedio se levantó finalmente el 23 de febrero.

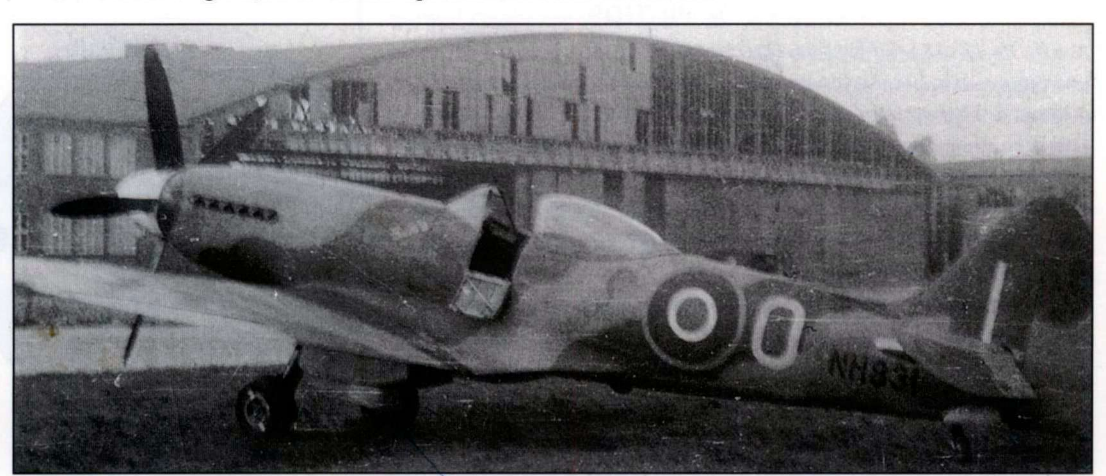
La acción de Sinzweya estableció el modelo para el obstinado contraataque del Gen Slim contra la principal ofensiva japonesa de Birmania, que se organizó al mes siguiente, cuando utilizó un puente aéreo mucho mayor para abastecer a 55.000 hombres aliados cercados en Kohima e Imphal. De nuevo, afortunadamente, los Spitfire Mk VIII mantuvieron la supremacía aérea, y durante los 80 días de la operación de puente aéreo sólo tres aviones de transporte aliados se perdieron por culpa de las acciones del enemigo. Al final del asedio, los Sqns 136, 607 y 615 también se habían reequipado con los Spitfire Mk VIII, reforzando el dominio de la RAF sobre la superioridad aérea en Birmania. La Fuerza Aérea del Ejército Japonés no volvió a ser capaz nunca más de presentar un desafío serio a esta situación.

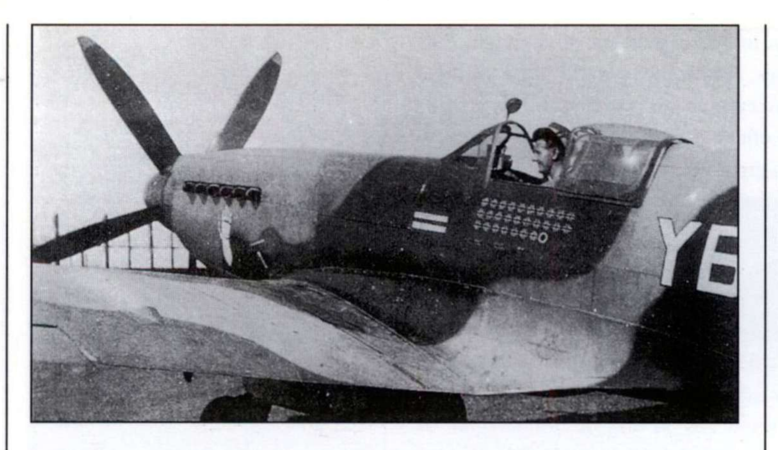
Los Spitfire Mk VIII en servicio en Australia y en el Pacífico sur

La Real Fuerza Aérea de Australia (RAAF) recibió un total de 410 Mk VIII; el primer grupo llegó al puerto de Melbourne en octubre de 1943. Cinco escuadrones de la zona del Pacífico Sur se equiparon con este modelo: 54, 79, 452, 453, 548 y 549.

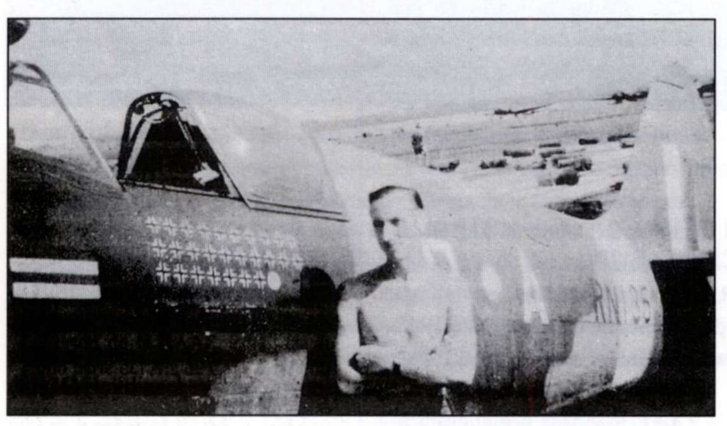
En el verano de 1945 el Ala 80 de la RAAF, mandada por el destacado as de caza australiano Grp Capt Clive Caldwell, y compuesta por los Sqns 79, 452 y 453, trasladó sus bases a Nueva Guinea. A pesar de que muchas de estas unidades podían presumir de jefes de escuadrón y escuadrilla con la condición de ases, en aquel momento la actividad aérea japonesa en la zona del sureste del Pacífico prácticamente había finalizado. El Ala tuvo muy pocas oportunidades para el combate aire-aire y se utilizó sobre todo en funciones de ataque terrestre.

En junio de 1945 llegaron a la India los primeros Spitfire Mk XIV y, durante el mes de agosto, se declararon operativos con este modelo dos





El Spitfire Mk XIV RN135 fue el aparato personal del Sqn Ldr James *Ginger* Lacey, jefe del Sqn 17 con base en Seletar, Singapur, durante el otoño de 1945. Al final de la guerra su registro de victorias se situó en 28 aviones enemigos derribados, 5 probables y 9 dañados, pero sólo logró uno de estos derribos pilotando un Spitfire de los últimos modelos; el 19 de febrero de 1945 derribó un Ki-43 *Oscar* 48 kilómetros al sur de Mandalay mientras mandaba una patrulla de Spitfire Mk VIII del Sqn 17 desde Ywadon, en Birmania.



El Flg Off Wilfred Goold del Sqn 607 retratado en la cabina de su Spitfire Mk VIII en mayo de 1944. Tras aprender a pilotar con la RAAF en su Australia natal entre 1940 y 1941, Goold fue destinado a Gran Bretaña donde pasó a formar parte del Sqn 607. A continuación, fue enviado a la India con esta unidad y participó en la retirada de Birmania, consiguiendo su primer derribo en este periodo; todas sus reclamaciones fueron de *Oscar*. En el momento en el que el Sqn 607 volvió al ataque en 1944 había cambiado los Hurricane IIC por los Spitfire VC y, posteriormente, por los VIII. Goold reclamó cuatro derribos, uno probable y cinco dañados mientras pilotó los Spit.



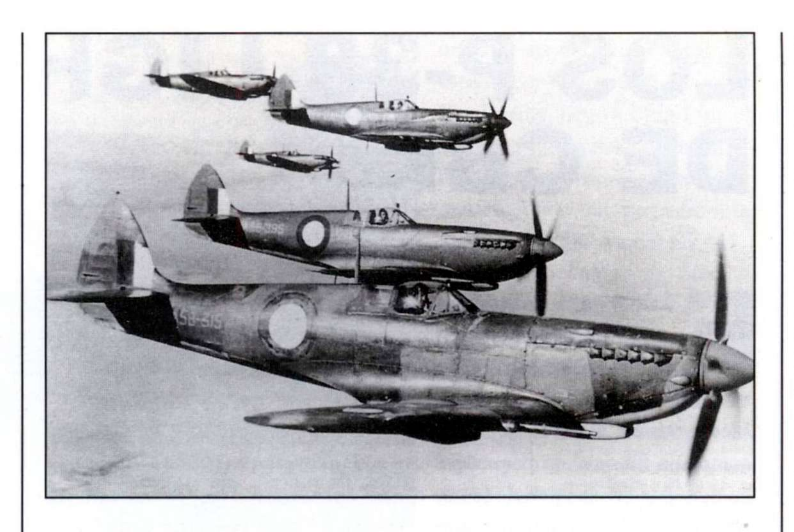
escuadrones (11 y 17). Sin embargo, la guerra finalizó antes de que el Mk XIV pudiera entrar en acción, pero todavía tenía trabajo que hacer. Tras la rendición japonesa los aviones de los dos escuadrones fueron izados con grúa a bordo del portaaviones HMS *Trumpeter*, que los transportó a las proximidades de Singapur. A continuación, los cazas despegaron cautelosamente de la cubierta para aterrizar poco después en el recientemente liberado campo de aviación de Seletar, en la isla de Singapur, donde pasaron a formar parte integrante de la fuerza de ocupación.

PERFILES DE PILOTOS

EL FLG OFF *LARRY* CRONIN

Lawrence *Larry* Cronin fue uno de los muchos pilotos australianos que salieron del Programa de Instrucción Aérea del Imperio en Australia y que, a continuación, fueron enviados al Reino Unido. Su primer destino fue el Sqn 453, en agosto de 1942, pero permaneció con esta unidad australiana sólo durante dos meses antes de ser trasladado al Sqn 81. Fue allí donde Cronin logró sus cinco derribos, todos ellos con los Spitfire.

Se trasladó al norte de África en octubre de 1942 con el Sqn 81 y allí esta unidad utilizó inicialmente los Mk VC; dañó un Ju 88 cerca de Bone pilotando el Mk VC *G* el 3 de enero de 1943. Más tarde, aquel mismo mes, llegaron los primeros Mk IX y, después de reclamar dos Bf 109G dañados en marzo y abril, a Cronin finalmente se le reconocieron dos derribos después de una misión el 25 de julio de 1943. Derribó una pare-



Esta formación de cinco aviones, que muestra algunas sutiles diferencias tanto en los distintivos nacionales como en los detalles del camuflaje con respecto a otros Spitfire LF VIII de la RAAF que se representan en este capítulo, fue fotografiada en algún lugar de Nueva Gales del Sur a mediados de 1945. Destacan los círculos del fuselaje, que tienen unos discos centrales mucho más grandes, y los bordes de ataque de las alas blancas que han sido camuflados. Aunque los cinco aviones eran LF VIII de fabricación relativamente inicial, todos sobrevivieron a la guerra, simplemente para ser desguazados poco después.

ja de Bf 109G mientras pilotaba el EN490 sobre el norte de Sicilia y prolongó su éxito el 14 de septiembre con un Fw 190 en Salerno, esta vez a los mandos del Spitfire Mk IX MB807.

A continuación, el Sqn 81 fue trasladado a Birmania para combatir contra los japoneses, reequipándose con los Spitfire Mk VIII a su llegada a Alipore. Cronin consiguió su cuarto y quinto derribos en marzo de 1944 pilotando el JF630/FL-C: un Mitsubishi Ki-46 *Dinah*, seguido una semana después por un Nakajima Ki-43 *Oscar*, este último después de un combate aéreo en el que su punto y él fueron atacados por ocho *Oscar* poco después de un despegue en alarma del escuadrón desde la pista avanzada del destacamento conocida como *Broadway*. Su punto fue derribado, pero Cronin consiguió ganar altura antes de reclamar su quinta y última víctima; también dañó otro Ki-43 durante la refriega. Su última anotación tuvo lugar el 12 de abril cuando reclamó un *Oscar* dañado en Tulihal.

Larry Cronin regresó a Australia a finales de 1944 para enseñar tácticas relacionadas con los cazas en la Unidad de Instrucción Operativa núm. 1 de la RAAF.

EL FLT LT WILFRED GOOLD

Wilfred Goold consiguió cinco derribos durante la II Guerra Mundial, todos ellos con el Sqn 607 en la India, y todos contra los Ki-43 *Oscar*. El primero se registró a finales de 1942 cuando la unidad se equipó con los Hurricane II C y a éste le siguieron otros dos en febrero de 1944 en una única acción. En aquel momento el Sqn 607 utilizaba los Spitfire Mk VC.

El Sqn 607 se reequipó con los Spitfire Mk VIII en marzo de 1944 y el Flt Lt Goold consiguió sus dos últimas victorias con este modelo dos meses después. La primera fue el 11 de mayo cuando pilotaba el LV755/AF-Z en una patrulla sobre Imphal, donde atacó con éxito a un inesperado *Oscar*, y la segunda tuvo lugar una semana después durante un combate aéreo descontrolado en el que participaron muchos aviones en Palel. Mandando el escuadrón con el JG559/AF-N, el Flt Lt Goold derribó un *Oscar* y dañó otros dos durante el combate. Volvió a Australia en junio de 1944 como instructor.

LOS P-38 LIGHTNING DE CBI

El final de la campaña del norte de África a comienzos de 1943 supuso una disminución breve, pero crucial, en la aparentemente insaciable exigencia impuesta por las unidades de la USAAF a Lockheed en cuanto a sustitución de P-38 por desgaste para el Mediterráneo. Esta disminución de pedidos permitió finalmente a la compañía fabricar un pequeño excedente de Lightning, lo que implicaba que, por fin, las peticiones de otras fuerzas aéreas (especialmente en el Lejano Oriente), que habían reclamado un caza moderno con el que enfrentarse a los japoneses desde hacía más de un año, serían satisfechas. Desde su base en Kunming, China, la notoriedad del Gen Claire Chennault, del Grupo de Voluntarios Americanos (AVG o simplemente los *Tigres Voladores*), había sido especialmente llamativa en sus exigencias de una potencia aérea adecuada; de hecho, tan persistentes fueron sus peticiones que los agotados jefes de la USAAF en Washington finalmente accedieron a enviar algunos de sus preciados P-38G, e incluso a algunos de sus aún más preciados pilotos, al teatro de operaciones de China-Birmania-India (CBI) en el verano de 1943. Increíblemente, estos hombres y sus aparatos fueron retirados de unidades que ya se encontraban en el norte de África, en lugar de enviarlos descansados desde EE UU.

Uno de estos pilotos era el Maj Bob Kirtley, un veterano de la reciente campaña del norte de África con el excepcional FG 82. No solo recibió la misión de impartir su experiencia de combate con el P-38 a los nuevos pilotos destinados en CBI, sino que también tuvo que organizar su traslado hasta el Lejano Oriente. Entre los que llegaron para su instrucción con los Lightning se encontraba la antigua estrella de fútbol de la Universidad de Michigan, Tom Harmon, que se había preparado como piloto de los B-25, pero que por aquel entonces intentaba pasar a combatir con los cazas.

Bajo el tutelaje de Kirtley en la misma época que Harmon se encontraba el futuro as del P-38, Lt Bob Schultz, que quedó tan afectado por el horror absoluto de la filosofía nazi que trajo consigo la II Guerra Mundial que cambió su ancestral apellido alemán por el de Shoals. A finales de abril de 1943 asumió la entrega de un P-38G desde el parque de estacionamiento de Langford Lodge, en Irlanda del Norte, pilotándolo hasta Maison Blanche, en las afueras de Argel. Allí los veteranos pilotos del 14 FG le instruyeron en el arte de pilotar un caza en condiciones de combate,



El segundo P-38G del FS 449 pilotado por la estrella de fútbol americano, Tom Harmon. Pilotaba el *Little Butch* original cuando participó en el gran combate aéreo de Kiukiang el 30 de octubre de 1943 en el que ocho P-38 atacaron a más de una docena de *Oscar* de la Fuerza Aérea del Ejército Japonés. Harmon consiguió dos *Oscar* antes de ser derribado él mismo y tuvo que realizar una travesía de 32 días de vuelta a su propia base. Mientras bajaba a la deriva desfallecido en su paracaídas, simulando estar muerto, presenció cómo el futuro as de los P-38, Lt Bob Schultz, derribó una pareja de *Tojo*, abriendo de esta forma su registro. El apodo del avión fue sugerido por la esposa de Harmon, la estrella de cine Elyse Knox, mientras que la figura de dibujos animados adorna un jersey de fútbol de la Universidad de Michigan con el número de su antigua facultad.



Bob Schultz pilotaba, probablemente, este P-38G-10, apodado *Golden Eagle*, durante la salida del 30 de octubre mencionada en la instantánea anterior. Había pilotado este avión recién salido de fábrica desde África a mediados de agosto de 1943 y siguió utilizándolo hasta que volvió a casa en marzo de 1944. En este caso, el TSgt DeVito y el Capt Billy Beardsley añaden los símbolos de una misión en el morro a mediados de 1944; el segundo de ellos fue asignado al veterano Lightning tras la marcha de Schultz.

antes de ser declarado apto para dirigirse a China el 5 de julio. Finalmente, llegó a Ling-Ling el 14 de agosto, quedando asimilado al *Escuadrón X*, el melodramático apodo que precedió a la identidad definitiva del FS 449.

La nueva unidad de Schultz se había constituido sólo 11 días antes en Kunming; el grueso del personal de tierra y de los aviadores habían llegado a China el 25 de julio desde los grupos de caza del norte de África. A los pocos días de la llegada de los P-38 y sus tripulaciones, el Gen Chennault decidió hacer un alarde de su moderno caza mediante la organización de una demostración en un simulacro de combate entre un Lightning y un Warhawk. Sin que la concurrencia reunida ni, en especial, Claire Chennault y el piloto del P-38 lo supieran, el personal de tierra había preparado especialmente un P-40K para esta misma salida, encargándoselo a uno de los pilotos de combate más brillantes de la unidad. Lógicamente, el Lightning resultó superado con facilidad por el Warhawk y, desde ese momento, el humillado Chennault tuvo un mal concepto del P-38 que duró hasta el final de la guerra.

Antes de este desigual "enfrentamiento" aéreo, unos cuantos P-38 ya habían realizado salidas de combate desde Ling-Ling sobre China antes de finales de julio, aunque no fue hasta el mes siguiente cuando el 449 consiguió sus primeros derribos. Mandada por el antiguo miembro del FS 75, CO Maj Edmund Goss (que ya había conseguido seis derribos con los P-40), esta unidad abrió su registro el 21 de agosto en el campo de aviación de Hengyang con tres derribos de cazas Zero confirmados y dos probables, frente a la pérdida de un único P-38, derribado mientras intentaba realizar el despegue en una alarma; uno o dos Lightning más resultaron dañados superficialmente en el consiguiente enfrentamiento.

El 449 reclamó algunos Zero más durante el transcurso de una misión de bombardeo en picado contra los muelles de Cantón el 9 de septiembre; un cuarteto de P-38 equipados con dos bombas de 228 kg cada uno realizó un ataque con éxito contra el blanco, a pesar de la oposición de los cazas japoneses.

El Lt Billy Beardsley reclamó otro derribo más al encontrarse con un avión de transporte enemigo al que derribó inmediatamente sobre el puerto chino. Después de la guerra se descubrió que realmente había derribado el avión en el que viajaba como pasajero el Gen Takuma Shimoyama, jefe de la 3ª División Aérea; su repentina desaparición sumió el planeamiento aéreo japonés en el desorden durante un periodo de tiempo considerable.

Al día siguiente se organizó otra misión de bombardeo a Cantón, durante la cual el antiguo veterano del FG 1, Lt Lee O. Gregg, consiguió su segunda victoria con el P-38G cuando derribó un Zero. Su cuarto derribo



Afortunadamente para los pilotos de los P-38 de CBI, la configuración con doble larguero de sus cazas significaba que eran fácilmente reconocibles para las tropas aliadas, lo cual reducía las posibilidades de ser atacados por esas fuerzas. Sin embargo, se aprovechaba cualquier oportunidad para familiarizar a los soldados con el diseño general de los Lightning permitiéndoles verlos de cerca. En este caso, las tropas chinas disfrutan de un encuentro con un P-38G del FS 449 en la base de la unidad en Kunming a comienzos de 1944. Destaca el soldado en cuclillas sobre el ala, estudiando el bucle especial del colimador de dirección del avión.

asumió la forma de un Reggiane Re 2001 de la *Regia Aeronautica*, derribado el 30 de mayo de 1943 cerca de la costa del norte de África. Llegaría a conseguir seis derribos en CBI pilotando los Lightning. Aquella victoria inicial fue difícil ya que Gregg y su punto se encontraron frente a aproximadamente 16 Zero y todos ellos parecían ser pilotados por pilotos muy diestros. De hecho, uno de ellos consiguió realmente colocarse en la cola del punto de Gregg, pero éste logró derribarlo. Sin embargo, el piloto enemigo había causado daños suficientes en su blanco antes de que se precipitase envuelto en llamas, lo cual obligó al gravemente dañado Lightning a realizar un aterrizaje sobre la panza en Kunming.

Una de las salidas más costosas realizadas por el FS 449 iba a ser otra misión de bombardeo en picado, pero esta vez en Kiukiang el 30 de octubre de 1943. Una docena de *Oscar* y *Tojo* atacaron a ocho P-38 y cuatro de ellos resultaron derribados rápidamente, aunque después de recuperarse del ataque inicial, tres pilotos supervivientes reclamaron seis de los atacantes (cuatro Ki-44 y dos Ki-43). A Tom Harmon se le reconocieron dos *Oscar*, aunque tuvo que saltar en paracaídas desde su P-38 en llamas poco después de conseguir su segunda victoria; posteriormente, realizó un viaje de 32 días de vuelta a Ling-Ling.

Harmon había abierto el paracaídas mientras el combate todavía se encontraba en pleno fragor a su alrededor y sabiendo que había habido informes de pilotos japoneses que atacaban a los hombres en los paracaídas, se dejó caer sobre las correas simulando estar muerto. De alguna forma, consiguió observar el combate mientras convencía al mismo tiempo a varios curiosos cazas japoneses que volaban en círculo en torno a su paracaídas en descenso de que estaba realmente muerto. Mientras caía flotando a un lago chino y se soltaba las correas vio a Bob Schultz derribar dos *Tojo*.

Durante el mismo mes, el 449 fue transferido del FG 23 al 51 y, al igual que su anterior unidad superior, este último grupo también estaba com-



Se puede ver al Lt Harry *Lighthorse* Sealey y a su P-38H-5 del FS 459 en Nagaghuli a finales de 1943 antes de que este piloto consiguiera sus primeros derribos en combate. *Haleakala* es una frase hawaiana que significa *La casa del sol* y, aunque a Sealey se le asignó este Lightning, no consiguió ninguna victoria con él.

puesto por tres escuadrones equipados con los P-40. Sin embargo, el dominio del Warhawk en CBI comenzó a declinar lentamente desde noviembre en adelante tras el envío de los primeros P-51A al FG 23. A éstos les siguieron a comienzos de 1944 los Mustang modelos B y D con motor Merlin, que por fin hicieron posible las incursiones de larga distancia en China.

Volviendo a finales de 1943 y a los Lightning, un avión de reconocimiento fotográfico sobrevoló el campo de aviación de Shinchiku, en Formosa (Taiwán) el 24 de noviembre, descubriendo que estaba ocupado por 200 aviones japoneses.

Al día siguiente una fuerza de catorce B-25, ocho P-51A y ocho P-38 cruzó en vuelo rasante el estrecho entre Suichuan y Shinchiku para atacar el campo de aviación en un ataque sorpresa. Bob Schultz se encontraba a sólo 30 pies del agua cuando el legendario Lt Col *Tex* Hill (15,25 derribos con los P-40 y los P-51), que mandaba la incursión como CO del FG 23, comunicó que había localizado un avión de transporte japonés que llegaba para aterrizar en Shinchiku. Schultz reaccionó rápidamente y derribó el avión de transporte, antes de volverse a reunir con su escuadrilla.

Algunos minutos después observó la sorprendente visión de docenas de aviones alineados en aquel campo de aviación que él tenía previsto atacar una vez que se hubieran retirado los B-25. Avistó lo que tomó en su ansiedad por un Ju 87 *Stuka* y lo derribó inmediatamente; a la llegada de Schultz a la base se abrió una investigación para identificar su segundo derribo y, finalmente, se llegó a la conclusión de que su víctima había sido un bombardero de reconocimiento ligero Ki-32 *Mary*.

Desde su posición ventajosa como cobertura superior de los bombarderos, los ocho pilotos de los P-38 pudieron realizar una pa-

Se puede ver al Lt Sealey en la cabina del P-38J-5 42-67291 a finales de 1944. Se le reconocieron oficialmente 4,5 victorias aéreas y 5 destruidos sobre el terreno.





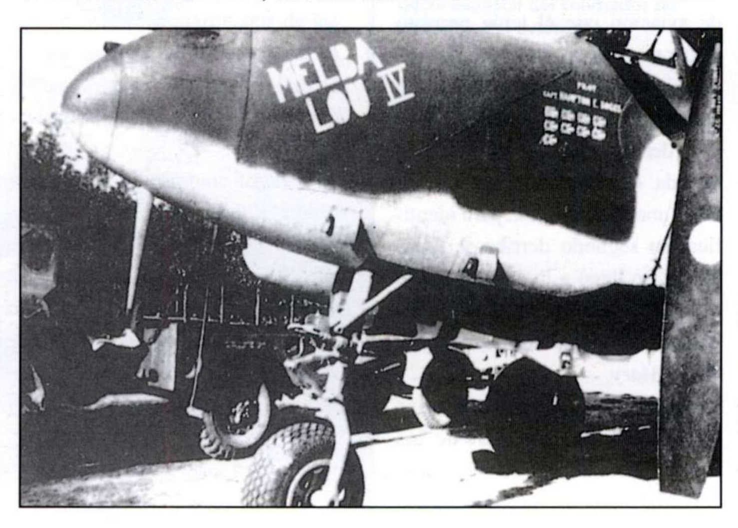
Hampton Boggs fue el segundo mejor as del FS 459 con nueve derribos. Como uno de los primeros pilotos trasladados a esta unidad de Lightning en octubre de 1943, finalmente asumió el mando del escuadrón en marzo de 1945. Después de la rendición japonesa en agosto de 1945, Boggs visitó varias bases de la Fuerza Aérea del Ejército Japonés capturadas, donde se enteró, a partir de los Oficiales de Inteligencia japoneses, de que el P-38 era el caza aliado más temido en Birmania. Posteriormente, Boggs entró en combate en Corea y, tras sobrevivir a dos guerras, murió cuando su F-86F Sabre se estrelló debido a las malas condiciones climatológicas al intentar aterrizar en Truax Field, Wisconsin, el 31 de enero de 1953.

trulla de caza libre sobre el campo de aviación por delante de la formación de ataque, llevándose su parte de confiados blancos. Derribaron diez aviones en el aire y destruyeron muchos otros en tierra; el CO del escuadrón, Capt Sam Palmer, contabilizó un Zero, además de otros dos aviones japoneses sin identificar, lo que sumaba cuatro derribos con los P-38. En aquel momento, el Cuartel General del Mando le reconoció otra victoria lograda el 4 de octubre de 1943, pero ésta quedó reducida a una reclamación confirmada de uno dañado, lo cual no le servía para su condición oficial de as.

Los pilotos de los P-51A del FG 23 también consiguieron dos victorias, una de las cuales resultó ser un *Oscar II*, reclamado por *Tex* Hill. Los 30 aviones de la USAAF volvieron a salvo de su misión de larga distancia, que se había cumplido de forma satisfactoria gracias a que aprovecharon totalmente el crucial elemento sorpresa.

Lee Gregg continuó su inexorable marcha hacia la condición de as el 12 de diciembre cuando consiguió su cuarta victoria confirmada, un *Tojo*, además de otro derribo probable, durante una misión en Hengyang. El Lt Col George McMillan, que había sido nombrado poco antes CO del FS 449 , volaba en la misma misión y derribó un segundo Ki-44 que siguió a su anterior derribo de un *Nick* dos días antes. McMillan había volado con el 3er Escuadrón de Caza del AVG entre 1941 y 1942, consiguiendo 4,5 victorias con los P-40C, antes de lograr más derribos con los P-38 del 449.

Su siguiente victoria fue otro Ki-45, pero esta vez cerca de Kanchang, el 10 de febrero de 1944; en esta misma misión el Lt Keith Mahon tam-



Se puede ver el registro final de victorias aéreas del Maj Boggs, pintado en el morro de su P-38L-1 44-24240 *Melba Lou IV*. Los Lightning de CBI fueron únicos en el mantenimiento de las superficies superiores en color aceituna pardo hasta bien entrado 1945, mucho después de que los P-38 del Pacífico se hubieran deshecho de todos los restos de la pintura de camuflaje.

bién reclamó un *Nick*, abriendo su registro con los P-38, que finalmente sumaría un total de cinco victorias aéreas y cinco terrestres. McMillan llegaría a conseguir un derribo aéreo más (un *Oscar* el 13 de junio de 1944) que le dio un total final de 8,5. Once días después murió cuando su P-38 J-10LO (42-67633) fue derribado por la artillería antiaérea al sur de Pingsiang.

Dos días después de que Mahon y McMillan derribaran sus *Nick*, Lee Gregg consiguió su cuarto derribo cuando el 449 atacó una fuerza combinada de cazas *Tojo* y *Oscar* al norte de Kanchow. Durante el transcurso del enfrentamiento, un Ki-44 cayó ante los cañones del P-38H de Gregg, y él también comunicó haber dañado un Ki-43. Un punto de interés más general con respecto a esta acción es que en el combate participaron el mismo número de P-38H que de P-51A , y los pilotos de los Mustang sólo reclamaron un *Oscar* (reconocido al CO del FS 76, Capt John Stewart, que ya era as con los P-40), mientras que sus compañeros de los Lightning derribaron seis *Tojo* y *Oscar* y otros seis probables frente a la pérdida de un único P-51. Parece que los P-38H habían superado definitivamente a los antiguos Mustang con motor Allison en los cielos de China.

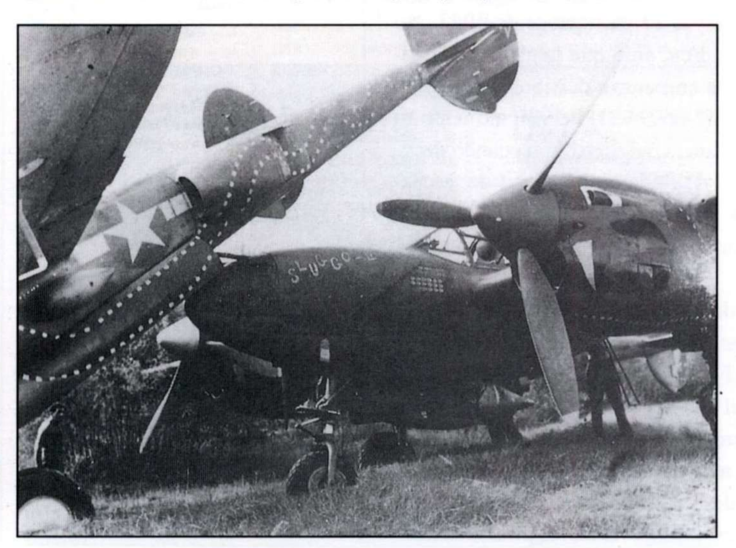
Finalmente, el FS 449 coronó su primer as el 4 de marzo de 1944 cuando Lee Gregg reclamó un *Oscar* derribado y un segundo caza Nakajima como dañado en Shihhweiyao, en la orilla del río Yang Tse. Durante el mismo enfrentamiento, su incondicional compañero de escuadrón Bob Schultz también consiguió un *Oscar* justo unos minutos después, convirtiéndose en el segundo as de la unidad.



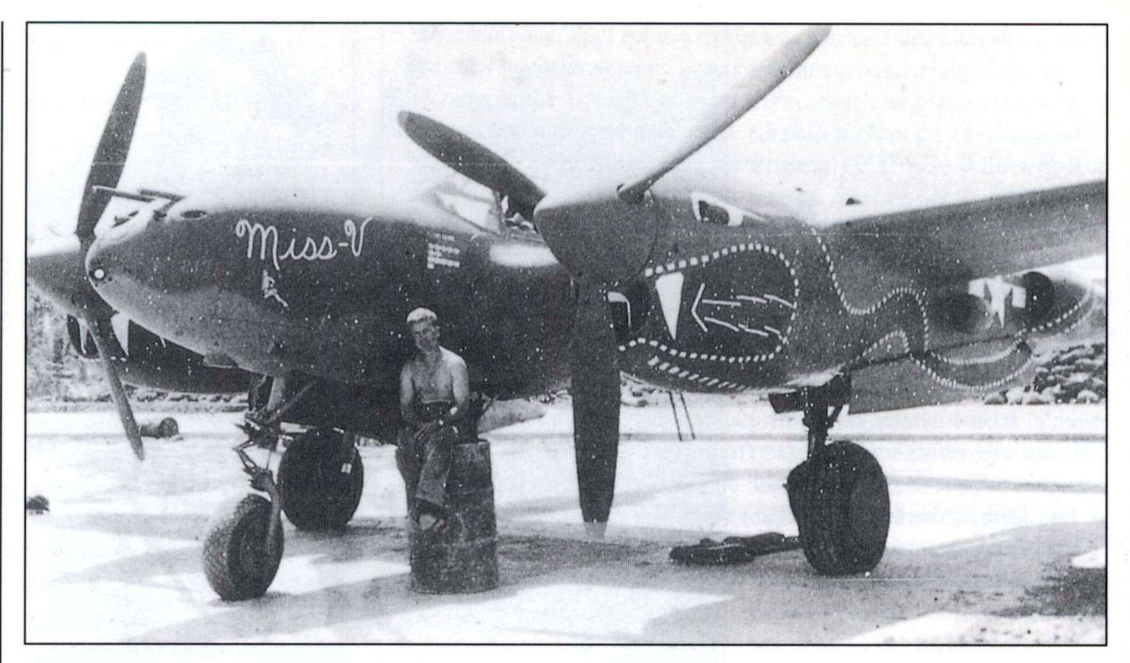
El tejano Maxwell Glenn fue el tercer mejor as del FS 459, consiguiendo todos sus derribos (7,5 en total) entre el 11 de marzo y el 6 de junio de 1944. Es probable que su última víctima fuese el as de 27 derribos Capt Goichi Sumino del Sentai 64. Glenn sobrevivió a los rigores del combate para acabar muriendo de una enfermedad en 1967 a la edad de 50 años.

Los Dragones De Doble Cola

La segunda unidad que recibió los P-38 en CBI fue el FS 459, que se apodaba a sí mismo, de forma bastante apropiada, los *Dragones de doble cola*. Activado en la India el 1 de septiembre de 1943, esta unidad estaba compuesta por pilotos y personal de tierra sacados fundamentalmente del FG 80 y del FBG 311; también recibió varios pilotos "en bruto" directamente desde las unidades de instrucción de EE UU. El 459 sería único dentro de la USAAF, en primer lugar, porque se formó fuera de



El P-38J-10 *Sluggo-IV* del Maj Glenn muestra su impresionante registro de victorias aéreas y terrestres a mediados de 1944.



Norteamérica y, en segundo lugar, porque se disolvió poco después del día de la victoria sobre Japón sin haber prestado nunca sus servicios en su país de origen.

La instrucción comenzó con los P-38H, un modelo prácticamente desconocido para el personal de mantenimiento y también para muchos de los pilotos, que se habían iniciado con los P-40, poco después de la activación del 459. Los nuevos Lightning fueron enviados desde Madrás hasta la primera base operativa de la unidad en Kurmitola, también en la India, durante el mes de noviembre; el escuadrón emprendió su primera misión de combate como parte del FG 80 (por entonces equipado exclusivamente con los Warhawk) el día 20 de este mes cuando un trío de P-38 escoltó a los B-25 en una incursión a Kalewa. Los tres Lightning estaban bajo el mando del Lt Hampton Boggs, un oficial que había prestado sus servicios en el 89 FS/80 FG con los P-40 desde finales de 1942, antes de ser trasladado al 459 el 25 de octubre de 1943. No solo mandaría posteriormente el escuadrón, sino que también finalizaría la guerra como el segundo mejor as con nueve derribos.

El 1 de diciembre, Boggs (P-38H-5 42-66994/111) consiguió tanto su primera victoria confirmada como la primera del escuadrón cuando derribó un *Hamp* durante una misión cerca de Rangún. La moral del escuadrón era extremadamente alta durante este periodo, a pesar del hecho de que perdieron al menos cinco P-38 en accidentes operativos durante las primeras semanas en el frente.

Una parte crucial de la instrucción de la unidad como preparación para su participación general en los combates en Birmania fue una visita a la legendaria academia de tiro de la RAF en Armada Road (a unos 144 km al sureste de Calcuta), que comenzó el 9 de febrero de 1944. Los instructores británicos de la academia quedaron impresionados inicialmente por el interés mostrado por los pilotos en mejorar sus destrezas de tiro y quedaron más que agradados por el rápido desarrollo de su técnica una vez que comenzó el curso. A finales de mes, la mayoría de los pilotos del 459

El P-38J-10 42-67626 *Miss-V* perteneció al mejor as del FS 459, Capt Walter Duke, que derribó diez aviones entre el 11 de marzo y el 23 de mayo de 1944, seis de ellos (todos *Oscar*) con este mismo aparato. También murió con este Lightning cuando una fuerte patrulla de 20 aviones del FS 459 cayó en una emboscada ante una fuerza abrumadoramente superior de Ki-43-II del Sentai 64 el 6 de junio de 1944 en Myitche, Birmania. Destaca el diseño del *Dragón de doble cola* adoptado por esta unidad cuando se reequipó con los modelos J en abril de 1944.

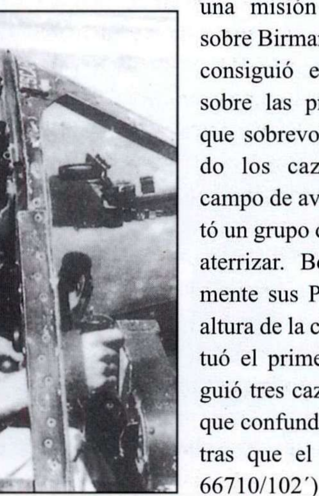
habían demostrado que tenían capacidad tanto para derribar aviones enemigos en el aire como para destruirlos en tierra.

Con su instrucción completada, la unidad se trasladó a Chittagong, la India (en la actualidad Bangladesh), el 1 de marzo, donde quedó bajo el control del Grupo 224 de la RAF. La función principal del FS 459 durante la primera mitad de 1944 fue tanto el derribo de aviones japoneses en el aire como su destrucción sobre el terreno en sus propias bases. Los campos de aviación de Heho y Meiktila, en el centro de Birmania, se convertirían en los terrenos favoritos de caza para los pilotos de los Lightning, que regularmente se enfrentaban a muchos ases del excepcional Sentai 64 con sus Ki-43 *Oscar*, pintados de forma muy llamativa.

La primera misión importante de este periodo fue mandada por el CO del nuevo escuadrón, Lt Col Verl Luehring, el 11 de marzo, y en ella una docena de Lightning realizó un ataque perfectamente sincronizado contra las pistas aéreas de Aungban y Heho, justo cuando varios cazas japoneses despegaban para interceptarles. Luehring fue el primero en lograr una victoria al derribar un *Oscar* durante su primera pasada, mientras que los futuros ases Capt Maxwell Glenn (P-38H-5 42-66998/125) y Capt Willard Webb (P-38H-5 42-66982/104) consiguieron cada uno una pareja. El mejor as en última instancia del 459, Lt Walter Duke (P-38H-5 42-66980/105) consiguió dos *Oscar* también, además de un tercero probable, y el Lt Burdette Goodrich (P-38H-5 42-67001/100) y el Lt Harry *Lighthorse* Sealy (P-38H-5 42-66986/126) consiguieron cada uno un único caza Nakajima; este último finalizó su periodo de servicio con 4,5 derribos.

Además de los 13 aviones japoneses reclamados en el aire, se destruyeron o dañaron otros nueve sobre el terreno durante el transcurso de esta misión. Desde ese momento en adelante, el 459 realizó innumerables salidas de bombardeo en picado y ataque de castigo contra instalaciones vitales de los japoneses en la región, y aunque la misión de caza libre se convirtió finalmente en el tipo de misión más común registrada en los diarios de los pilotos, las incursiones contra los campos de aviación japoneses continuarían hasta la caída de Myitkyina, a finales de 1944.

El campo de aviación de Anisakan fue el siguiente en sentir los efectos de la visita de los *Dragones de doble cola* el 25 de marzo. Hampton Boggs (P-38H-5 42-67013/113) mandó una escuadrilla de Lightning en una misión de caza libre matinal sobre Birmania a 25.000 pies, pero no consiguió encontrar ningún blanco sobre las primeras bases japonesas que sobrevolaron. Finalmente, cuando los cazas se aproximaban al campo de aviación de Anisakan, avistó un grupo de *Oscar* en el proceso de aterrizar. Boggs mandó inmediatamente sus P-38 hacia abajo hasta la altura de la copa de los árboles y efectuó el primer ataque. Él solo consiguió tres cazas japoneses (tres *Oscar* que confundió con tres *Hamp*), mientras que el Lt Duke (P-38H-5 42-66710/102') y el Lt Smith compartie-



Se puede ver al Capt Duke sentado en el *Miss-V* en Chittagong en la primavera de 1944. Al igual que otros pilotos del FS 459, había realizado durante un breve espacio de tiempo salidas con el FS 89, equipado con los P-40, en la India, antes de trasladarse a esta unidad de Lightning recién formada. El registro oficial de Duke de diez derribos no tiene en cuenta la información obtenida por Hampton Boggs a partir de los Oficiales de Inteligencia japoneses después de la guerra que señalaron que derribó otros tres *Oscar II* antes de ser derribado y muerto.

ron un Ki-43 entre ambos. Los Lightning lanzados en picado, que también perdieron a dos de los suyos frente a los japoneses, reclamaron algunos *Oscar* más en el aire o sobre el terreno.

En el mes de abril, el 459 llegó a conseguir realmente lo que se merecía como fuerza de ataque en Birmania, y los pilotos de la Fuerza Aérea del Ejército Japonés comenzaron a temer al P-38 hasta el punto de que le otorgaron cualidades de guerrero mítico. Con la llegada de los P-38J aquel mismo mes las cosas no hicieron sino empeorar para los japoneses ya que la nueva versión del Lightning no sólo era más rápida que el modelo H, sino que también disponía de un radio de acción mayor. Este reequipamiento coincidió con la aplicación de un llamativo dibujo verde, amarillo y rojo en los largueros de varios P-38, lo que le confirió a los aviones del escuadrón el aspecto de los dragones.

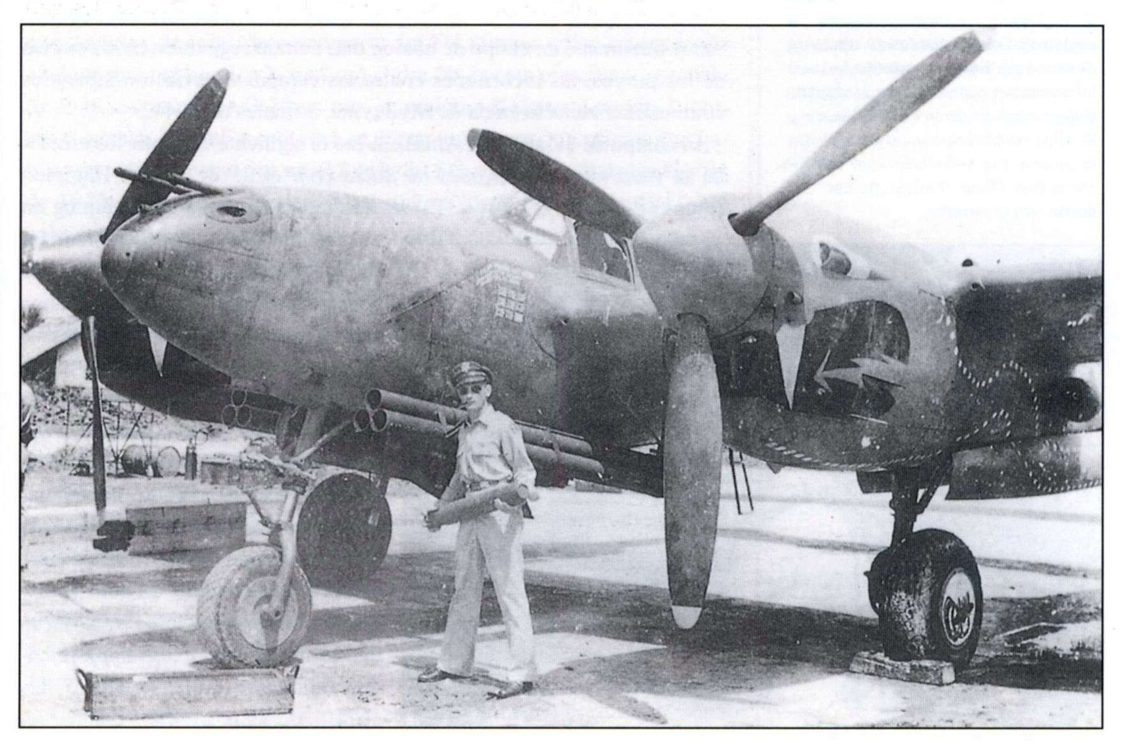
El Lt Boggs (P-38H-5 42-66995/116) inició el mes con un gran comienzo al convertirse en el primer as de la unidad el día 2; él y Maxwell Glenn (pilotando nuevamente el 125) derribaron cada uno un *Oscar* durante una misión de caza libre sobre Heho. Se derribaron otros dos cazas japoneses y se reclamaron ocho más destruidos sobre el terreno, pero se perdió un P-38 y su piloto resultó capturado, mientras que un segundo se vio obligado a volver a Chittagong con un único motor. De hecho, unos 26 Lightning del 459 regresaron de misiones de combate durante la guerra con un motor inutilizado; esta experiencia hizo que los pilotos en cuestión apreciaran en toda su amplitud el margen adicional de seguridad que proporcionaba el segundo motor del P-38.

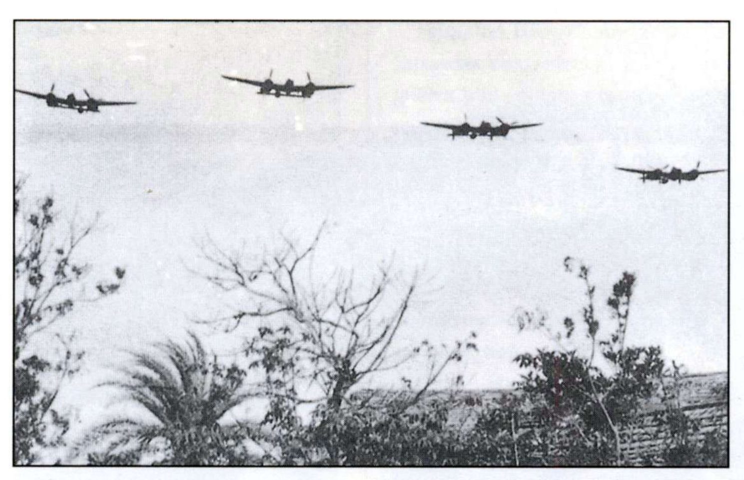
El 17 de abril Heho volvió a ser visitado nuevamente y, en una repetición de la misión de Anisakan del mes anterior, varios *Oscar* fueron sorprendidos en disposición de aterrizar sobre el campo de aviación. El Lt Col Luehring mandó a los nueve P-38 en una devastadora pasada al



El Lt Aaron *Al* Bearden también se convirtió en as durante la incesante serie de patrullas de ataque realizadas sobre Birmania por el FS FS 459 en la primavera de 1944, al reclamar cinco victorias aéreas (su marcador también señala 1,5 victorias terrestres) antes de chocar con otro P-38 y ser capturado el 3 de septiembre.

Otro piloto del FS 459 que consiguió cinco derribos a comienzos de 1944 fue el Maj Willard J. Webb, al que se puede ver aquí cargando los proyectiles en los tubos lanzaproyectiles que se acoplaron a los P-38J-10 en campaña. Posteriormente, Webb también combatiría en la Guerra de Corea.





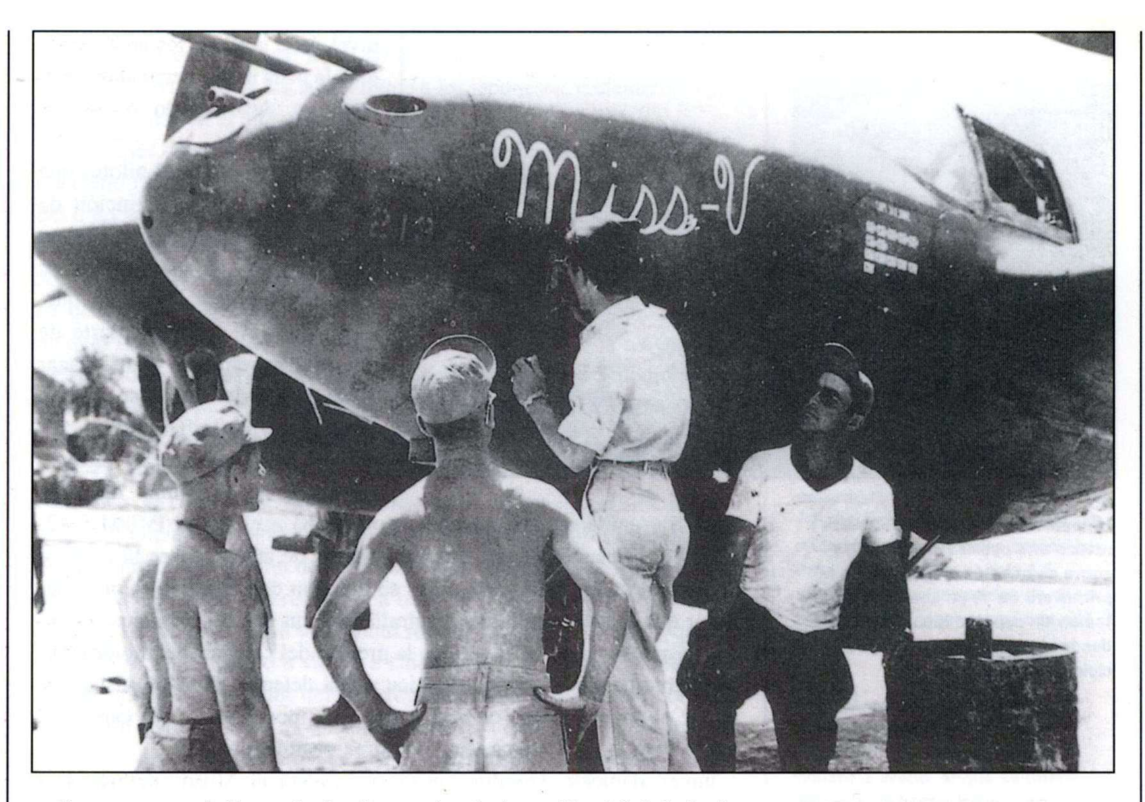
Un cuarteto de P-38J del FS 459 realiza una pasada a baja altura sobre su base de Nagaghuli en la primavera de 1944. Los Lightning tenían un aspecto inconfundible desde cualquier ángulo en los cielos de Birmania.

nivel de la copa de los árboles por toda la pista aérea, derribando siete *Oscar* y destruyendo otros dos sobre el terreno.

Entre el grupo de 26 pilotos que tuvieron la dudosa distinción de registrar un periodo de combate en un P-38 con un solo motor se encontró Burdette Goodrich que, el 25 de abril, formaba parte de una fuerza enviada para atacar Heho una vez más. La primera fase del ataque le fue bien ya que derribó un *Oscar* en la primera pasada sobre el campo de aviación. Sin embargo, justo cuando comenzaba a elevar el P-38H-5 42-67009/115 después de una segunda pasada de ataque sobre la zona de dispersión de los cazas, sus oídos se llenaron con el estrépito ensordecedor que sonaba como una ametralladora sin control. Algunos segundos después se alarmó al ver que la presión del colector del motor derecho había bajado de forma drástica y una detenida revisión visual del motor afectado pronto demostró por qué; por encima del capot del motor derecho había aparecido una gran protuberancia.

Inmediatamente, Goodrich puso en bandera el Allison derecho tras haber abierto completamente el mando de gases del motor izquierdo. Gracias a una combinación de pura destreza y mucha suerte consiguió evitar tanto al fuego de la artillería antiaérea (que había alcanzado a su motor) sobre el campo de aviación como a un *Oscar* que se había colocado en la cola del dañado P-38. El Capt Duke también identificó los apuros de Goodrich y se lanzó en picado desde una altitud superior para cubrir al herido P-38 mientras éste se dirigía hacia la base con un solo motor. Tras salir de las colinas de Chin circundantes, Goodrich pudo reducir la presión del colector hasta un nivel más normal de 35 pulgadas; el solitario motor funcionó satisfactoriamente hasta que el caza aterrizó unos 30 minutos después. Más tarde, el personal de tierra de Chittagong descubrió que el colector del motor izquierdo, que había trabajado en exceso, se había descolorido hasta un naranja brillante después de sus esfuerzos en el transcurso de aquella salida.

Anteriormente, en aquella misma misión, Duke (P-38J-10 42-67626) había conseguido reclamar su quinto derribo de un caza (un *Oscar*), convirtiéndose simplemente en el segundo as del 459. Aparte de ayudar a Goodrich a salir de esta misión con un único motor, Duke (P-38H-5 42-66995/116) había compartido con él el derribo de un *Tojo* sólo 48 horas antes en Meiktila. Desgraciadamente, ambos pilotos desaparecieron en combate durante otro ataque contra este campo de aviación el 6 de junio de 1944; Goodrich (P-38H-5 42-67001/100) al realizar un aterrizaje forzoso y acabar cautivo poco después de conseguir su quinto y último derribo (posteriormente moriría en un campamento para prisioneros de guerra el 1 de enero de 1945). En principio hubo esperanzas de que Duke (P-38J-10 42-67626/2) también hubiera sido capturado, pero finalmente se supo que había muerto en combate.



El personal de tierra observa a Wally Duke mientras éste le da el toque final al dibujo en el morro del *Miss-V* en Chittagong a finales de mayo de 1944.

Como ya se señaló en el párrafo anterior, la incursión del 6 de junio contra Meiktila resultó ser un desastre para el FS 459, ya que la unidad cayó en una trampa preparada por la Fuerza Aérea del Ejército Japonés, que ya estaba bastante cansada de las incursiones de la unidad contra sus campos de aviación durante los tres meses anteriores.

Unos 20 P-38 habían salido desde Chittagong en una incursión a primera hora de la mañana y la fuerza se dividió en dos grupos de diez aviones cada uno, mandados por el Lt Col Luehring y el Capt Broadfoot respectivamente. Mientras volaban por el extremo occidental del Valle de Birmania, los P-38 fueron atacados por una fuerza abrumadoramente superior de *Oscar* que les obligaron a luchar por salir de la emboscada. Uno de los primeros pilotos en escapar de los Ki-43 fue el Capt Duke, que se dio cuenta de que tanto el Lt William Baumeister como el Lt Burdette Goodrich habían desaparecido de su grupo, por lo que regresó a la refriega para intentar localizarlos.

Realmente, Baumeister había visto el P-38 de Goodrich mortalmente alcanzado por el fuego de un Ki-43 y se quedó con él hasta que realizó el aterrizaje forzoso en la selva que sobrevolaban. A continuación, regresó en dirección a Chittagong y consiguió volver a la base indemne. Mientras ocurría todo esto, la búsqueda de Duke de sus dos P-38 desaparecidos le llevó simplemente hacia un peligro mortal ya que varias escuadrillas de *Oscar* (y/o Zero) habían permanecido por encima del combate buscando justamente un blanco tan solitario como el que entonces se les presentaba en la forma del mejor as del 459. Los cazas japoneses se lanzaron en picado al ataque, pero perdieron a tres de los suyos frente a otros P-38 que todavía se encontraban en la zona antes de que, finalmente, Duke cayera ante el abrumador peso de su fuego.



El as del FS 459 Lt Burdette Goodrich consiguió sus 5,5 derribos, excepto uno, con este P-38H-5 (42-67001), apodado *Duffy*. Su victoria compartida llegó en la forma de un *Tojo* derribado con la ayuda de Wally Duke el 23 de abril de 1944; éste fue uno de los pocos derribos de Ki-44 reclamados en Birmania. Al igual que Duke, Goodrich fue derribado el 6 de junio de 1944 (con este mismo Lightning) y aunque fue hecho prisionero de guerra, murió en cautividad el 1 de enero de 1945.

Hampton Boggs entrevistó a varios Oficiales de la Inteligencia Aérea Japonesa con respecto a esta acción semanas después de finalizada la guerra y le contaron su versión de la historia. También se enteró de que uno de los japoneses que desapareció durante este combate fue Goichi Sumino, un as con 25 derribos del Sentai 64 que fue derribado durante el transcurso de esta emboscada cuando su *Oscar* fue alcanzado en la cabina por una ráfaga de un P-38 del 459.

Las Últimas victorias en CBI

Los últimos derribos de la guerra para el 449 los lograron el 5 de enero de 1945 dos pilotos de los P-38 que se convirtieron en ases durante aquella misión. El Capt Ralph Wire había logrado tres victorias con los P-38 con el FG 49 en Nueva Guinea en 1943 y se las llevó consigo a CBI cuando asumió el mando del 449 en noviembre de 1944. Keith Mahon había conseguido sus dos derribos anteriormente en su periodo de servicio en CBI y también había destruido cinco aviones japoneses en tierra.

Nueve P-38J del 449 despegaron desde Kunming en una misión el 5 de enero con destino al campo de aviación de la Bahía de Samah, en la Isla de Hainan. Una vez sobre el blanco, procedieron a realizar una serie de pasadas disparando sobre la pista aérea casi desierta, destruyendo un *Oscar* y dañando a varios más. Durante el proceso de realización de sus pasadas de ataque varios Ki-43, que aparecieron sobre el campo de aviación, se enfrentaron a los P-38. Por consiguiente, los pilotos de la USAAF se vieron forzados a un combate defensivo desesperado contra los cazas japoneses, más numerosos; Mahon, en especial, respondió de forma admirable ante el inesperado desafío derribando un trío de *Oscar;* para no quedarse atrás Wire derribó una pareja de Ki-43. A pesar de estas victorias, se perdieron tres de los nueve P-38, aunque todos los pilotos fueron rescatados posteriormente.

Mientras tanto, el FS 459 se había visto obligado a seguir la rutina nada atractiva de atacar carreteras, puentes, plantas de almacenamiento de petróleo y elementos similares, consiguiendo relativamente pocas victorias aéreas después de que se interrumpieran las grandes incursiones contra los campos de aviación de entre marzo y junio de 1944. De forma apropiada, la 82ª y última victoria de la unidad recayó en Hampton Boggs (P-38L 144-24240/6) mientras escoltaba a los B-24 en una incursión de bombardeo hacia Rangún el 11 de febrero de 1945. Había conseguido la primera victoria de la unidad ya el 1 de diciembre de 1943 y se había convertido en su primer as.

Con ocasión de este último derribo, Boggs informó de un avión japonés, que no había visto nunca antes, intentando enfrentarse a los bombarderos justo cuando éstos abandonaban el blanco. Mandó su escuadrilla hacia abajo para interceptar al solitario atacante y se quedó asombrado cuando el Ki-61 *Tony* (tal y como se le ha identificado en la actualidad) siguió volando totalmente inconsciente del peligro de los Lightning que se acercaban. Boggs se colocó fríamente detrás del caza enemigo y le disparó cuando se acercó a la distancia de alcance; el *Tony* explotó literalmente segundos después de que la primera ráfaga alcanzara su objetivo. Fue un final prosaico para la espectacular carrera de los Lightning en CBI.

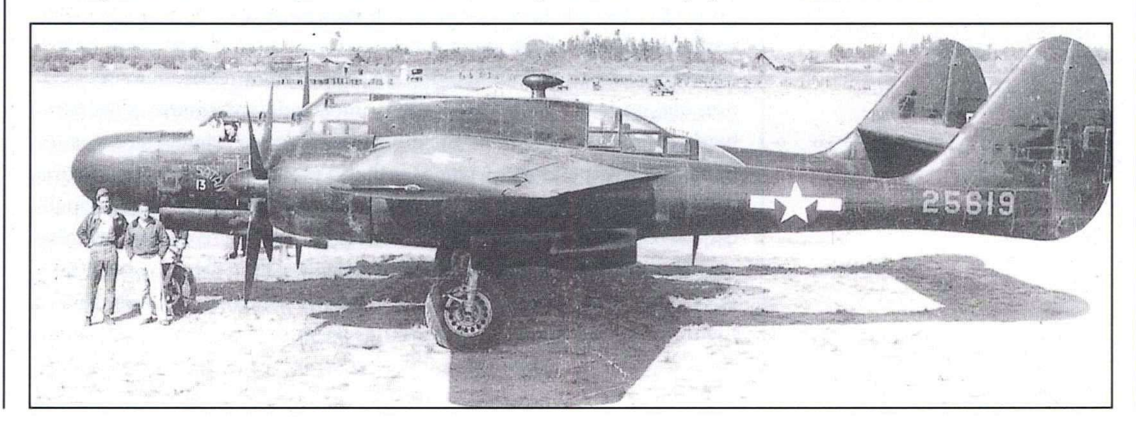
LOS P-61 BLACK WIDOW DE CBI

Aparte de su excelente trabajo en el Pacífico, a los Black Widow también se les pidió que realizaran funciones de patrulla nocturna sobre otra enorme masa de tierra situada en el frente de China/Birmania/India (CBI); de hecho, sólo entre China y Birmania, la zona de operaciones sumaba más de 6.400.000 kilómetros cuadrados. La zona de CBI también era el acuartelamiento de más de un millón de soldados japoneses. La responsabilidad de la defensa aérea nocturna del vasto terreno del frente aliado recayó en sólo dos escuadrones de caza nocturna de la USAAF, a saber, el NFS 426 y el 427. En un esfuerzo por "extender" sus servicios todo lo más lejos posible, ambas unidades solían mantener numerosos destacamentos, dispersos por una zona muy amplia con la intención de disuadir a los intrusos nocturnos japoneses. Cuando finalizó la guerra, al 426 se le habían reconocido cinco derribos, mientras que el 427 no consiguió registrar ni una sola victoria, lo cual reflejaba su misión aire-tierra.

Los dos escuadrones se formaron con sólo 30 días de diferencia y permanecieron juntos durante todo el ciclo de instrucción. Inicialmente, habían sido concebidos para quedar asignados a diferentes teatros de operaciones, dirigiéndose el 426 a la India y el 427 programado para ser enviado al Mediterráneo, y posteriormente a la URSS en una misión especial.

Consiguientemente, el 426 fue enviado a CBI a comienzos de agosto de 1944, recibiendo sus primeros P-61 el día 25 del mes siguiente mientras todavía tenía su base cerca de Madhaiganj, en la India. A continuación, la unidad se trasladó a China el 5 de octubre, estableciendo su centro de operaciones en Chengtu para apoyar a una multitud de destacamentos; el cuartel general del 426 se mantendría en Chengtu hasta el 15 de marzo de 1945.

Mientras tanto, los comunistas habían impedido el traslado a suelo soviético del NFS 427, lo cual dejó al escuadrón con sus aviones en Egipto. Posteriormente, la unidad se trasladó a Pomigliano, en Italia, el 3 de septiembre de 1944 tras haberse familiarizado ya con las compleji-



Dos miembros del NFS 426 posan delante del P-61A-10 42-5619 *Satan 13*, con el Capt John Pemberton sentado en la cabina. Esta instantánea se tomó en una de las bases avanzadas de la unidad en China.



Se ha protegido al ***Black Jack*** **durante el día, cubriendo la cabina con una lona para resguardarla del polvo. Las tormentas de remolinos de arena eran algo habitual en las remotas bases avanzadas desde las que operaba el 426. La tripulación asignada a este P-61A estaba compuesta por el 1Lt Glen E. Jackson (piloto) y el R/O 1Lt Frank N. Moran.**

dades del P-61. En aquella última fase de la guerra los cuatro escuadrones de caza nocturna de la USAAF que ya se encontraban en el teatro de operaciones habían dejado prácticamente limpios los cielos del sur de Europa, por lo que el NFS 427, mandado por el Lt Col James S. Michael fue enviado a Barrackpore, en la India. Sin embargo, este emplazamiento no resultó ser adecuado como base operativa debido a su función primaria como centro principal de reunión de los aviones que se enviaban al teatro de operaciones. A finales de octubre, el 427 se trasladó a Pandaveswar, también en la India, lo cual le situó en una posición estratégicamente mucho mejor para desplegar destacamentos en Birmania y China.

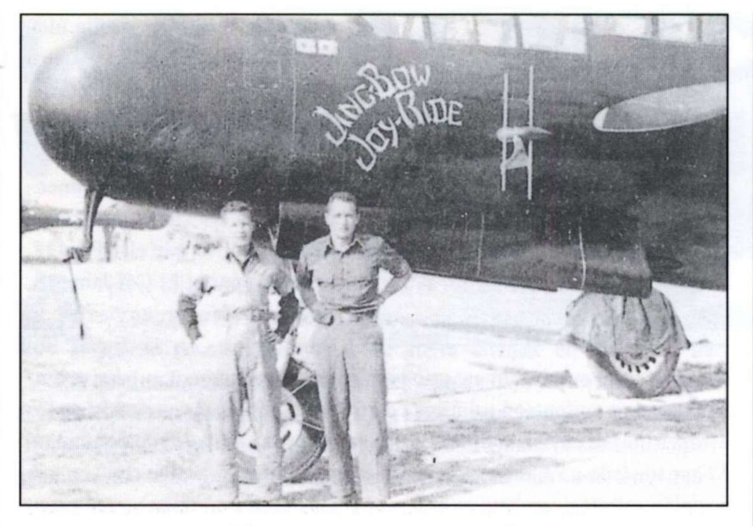
Volviendo al 426, esta unidad se había apresurado hacia China para relevar a los muy necesarios P-51B del FG 311 en sus funciones de protección de los campos de aviación de los bombarderos. A este último grupo se le había asignado inicialmente esta misión debido a la menor necesidad de combustible de sus Mustang en comparación con los P-47, que habían asumido esta función anteriormente. El combustible era una materia preciosa en China debido a la dificultad de transportarlo sobre la cadena del Himalaya; de hecho, el grueso de la gasolina que pasaba a través de la "Joroba" lo consumían los B-29, "grandes bebedores de gasolina".

En el momento del intercambio, al 426 le faltaban varios aviones de su dotación completa, por lo que se decidió entregarle ocho de los P-61 del 427. La decisión no fue bien recibida entre los miembros de esta última unidad.

Después de quedar a la espera de recuperar su dotación completa de aviones, por fin, a finales de 1944 el 427 quedó preparado para formar filas y trasladarse hasta su nueva base en Myitkyina, en Birmania. Algunos retrasos de naturaleza técnica también habían demorado a la unidad en Pandaveswar, cuando el personal de ingenieros y comunicaciones del escuadrón había tenido que realizar importantes modificaciones en campaña en los nuevos cazas para hacerlos más fiables. Las dos tareas que llevaron más tiempo fueron la instalación de radiobrújulas y el cambio de todas las superficies de cola; aunque parece que estas últimas habían sido barnizadas con pulverizador en la fábrica, las duras condiciones climatológicas que encontraron en CBI demostraron que era mejor barnizarlas con brocha. Este procedimiento aseguraría una vida útil más prolongada para estas superficies.

Una instantánea de primer plano del P-61A-10 42-5615 ***I'll get By,*** **del Capt John Wilfong, justo después de haber derribado un bombardero japonés en la noche del 21 de noviembre de 1944; el mecánico de vuelo que aparece en esta fotografía no esta identificado.**





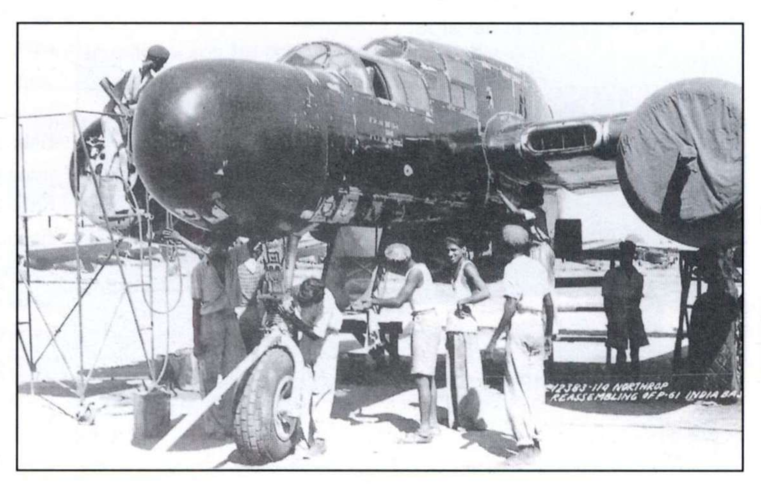
La tripulación con más victorias del NFS 426 posa junto a su aparato, el P-61A-10 42-5626 *Jing-Bow Joy-Ride*, el cual muestra sus dos derribos. A la izquierda se encuentra el R/O 2Lt James R. Smith y a la derecha el piloto Capt Carl J. Absmeier. Esta pareja derribó dos bombarderos *Lily* en tres días.

Aparte de estos problemas técnicos, la escasez de gasolina casi provocó la retirada al 427 de sus P-61 cuando se comenzó a creer que no eran necesarios dos escuadrones de caza nocturna en el teatro de operaciones. Temiendo lo peor, el Lt Col Michael incluso pidió permiso para que se probara a sus pilotos con los P-47 Thunderbolt para conseguir un margen de supervivencia para su escuadrón como cazabombarderos diurnos, si los P-61 se quedaban en tierra. Afortunadamente, el NFS 427 no tuvo que renunciar a sus preciados Black Widow.

Poco después de que los B-29 comenzaran con éxito las incursiones contra blancos japoneses sus bases se declararon objetivos de máxima prioridad para la fuerza de ataque nocturna del enemigo. Después de que se realizaran dos incursiones de este tipo (en las noches del 8/9 y 26/27 de septiembre de 1944), el Gen Curtis LeMay exigió finalmente los servicios de un escuadrón de caza nocturna y, en la víspera del 6 de octubre (la misma noche para la que los japoneses habían programado su tercera incursión importante), llegó a Chengtu un destacamento de P-61 del NFS 426. Al final de la noche, el enemigo sabía que sus incursiones no seguirían inadvertidas, aunque los japoneses no tenían otra posibilidad sino continuar con ataques esporádicos hasta el ataque final del 19 de diciembre. Durante un total de 10 incursiones sólo se encontraron con 43 aviones, lo que provocó que no se causaran muchos daños.

Aunque físicamente las tripulaciones de los P-61 localizaron pocos aviones durante las incursiones contra las bases de los B-29, sin embargo, hubo una cantidad considerable de actividad enemiga localizada por los radares aliados por la noche. Esto colocaba al destacamento del 426 de Kunming y Hsian en una posición envidiable. Por ejemplo, en la noche del 29 de octubre, el Capt Robert R. Scott y su R/O (Operador Radar) Charles

Un P-61 flamantemente nuevo es descargado, desembalado y preparado para el servicio (bien con el 426 o con el 427) en un centro de montaje en la India. Destaca que la antena del radiocompás todavía no ha sido instalada en la parte superior de la góndola de la tripulación.



W. Phillips (pilotando su P-61A-10 42-5616 *Merry- Widow*) interceptaron a un solitario bombardero Kawasaki Ki-48 *Lily*, que se dirigía hacia su sector de patrulla a 11.000 pies. Su GCI (Interceptación Radiodirigida desde Tierra) localizó al intruso a una distancia de 64 kilómetros y Scott abrió completamente el mando de gases y se acercó lo más deprisa que pudo.

Tras recibir dos posicionamientos por medio de vectores durante la aproximación, fue ascendiendo de forma constante desde su situación de 5.000 pies hasta el nivel del bombardero enemigo. Lo fijaron a 5 km y se acercaron, sin ser detectados, hasta los 1.000 pies, desde donde realizaron una identificación positiva. En aquel momento, el *Lily* realizaba una ligera ascensión con una velocidad indicada de sólo 192 km/h. Scott abrió fuego a una distancia de 500 pies, justo cuando el piloto enemigo comenzaba una violenta acción evasiva con un cerrado y profundo viraje en picado hacia la izquierda. A continuación, la acción se convirtió en un combate aéreo que duró cinco minutos, con el piloto japonés intentando todo lo que sabía hacer para quitarse de encima a su perseguidor.

Una vez abajo, a una altitud de 4.000 pies, el piloto del P-61 se encontró nuevamente en posición de tiro. A una velocidad alta y en posición de vuelo en picado Scott disparó otra ráfaga de 20 mm; los proyectiles alcanzaron toda la zona del ala izquierda del blanco y el motor. Se desprendieron fragmentos incendiados del bombardero y las llamas brillaron desde la parte inferior del motor derecho. Al darse cuenta de que estaba demasiado cerca y de que el avión podía explotar, Scott viró rápidamente a la derecha y ascendió; su altitud se había reducido hasta los 3.000 pies. El *Lily* nunca se recuperó y explotó en el impacto. Al volver a la base la tripulación descubrió que una de las palas de la hélice de su P-61 tenía una profunda muesca de un trozo de los restos desprendidos. Éste fue el primer derribo confirmado del 426.

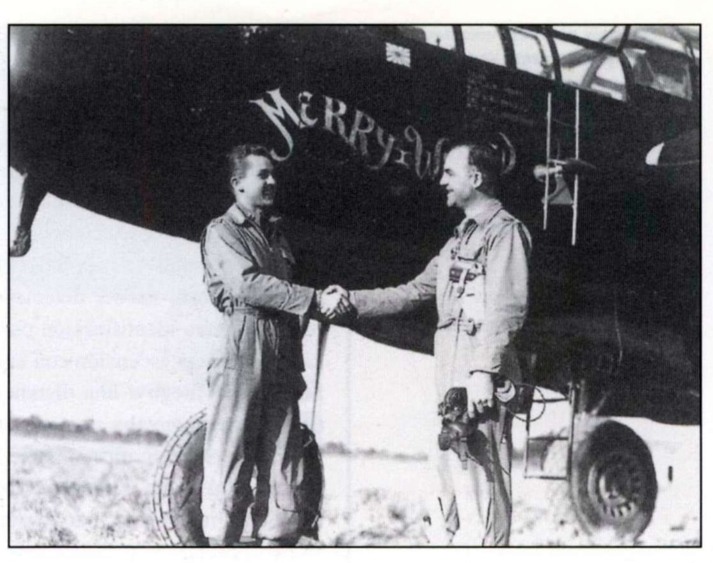
Tres semanas después, el Capt John J. Wilfong y su R/O, Lt Glenn E. Ashley, despegaron en una patrulla rutinaria con su P-61A-10 asignado

Descendiendo por una cadena montañosa hacia un valle, se puede ver a dos P-61 del NFS 426 cerca de su base avanzada cuando vuelven de un vuelo de orientación. Las tripulaciones de los Black Widow solían trabajar en los ríos y las carreteras por la noche, buscando movimientos de camiones y tropas.



42-5615 *I'll get By*. A continuación, el Capt Wilfong recuerda algunos detalles de aquella misión:

"Después de despegar nos pusimos bajo el control de la GCI, que rápidamente nos colocó mediante los vectores cerca de un avión enemigo que volaba a 6.000 pies. Debido a nuestra rápida velocidad de aproximación sobrepasamos el blanco y lo perdimos. Algunos minutos después nos dirigieron nuevamente sobre otro avión a la misma altitud. El rumbo era de 270º. La GCI me situó a 6,5 km, momento en el que Ashley localizó al *bogey* (avión no identificado) en su pantalla de radar. Mientras nos acercábamos, el avión enemigo comenzó a realizar una acción evasiva, iniciando una rápida ascensión hasta los 14.000 pies. Seguimos acortando la distancia y con la brillante luz de la luna conseguimos realizar una identificación positiva a 600 pies. Se trataba de un *Dinah* japonés (Mitsubishi Ki-46). Desde una posición de 5º por encima y 5º a la derecha le lancé una ráfaga rápida con mis cañones de 20 mm (probablemente fueron unos 40 proyectiles). Tan pronto como dejé de disparar el *Dinah* explotó delante de nosotros. Había sido una interceptación de libro de texto".



El Coronel Winston W. Kratz (a la derecha) felicita al Capt Robert R. Scott después de que éste último consiguiera el primer derribo del 426 NFS pilotando el P-61A-10 42-5616 *Merry-Widow*. El Coronel Kratz era considerado el *Padrino* del programa estadounidense de cazas nocturnos y participó en el reclutamiento del cuadro original de tripulaciones.

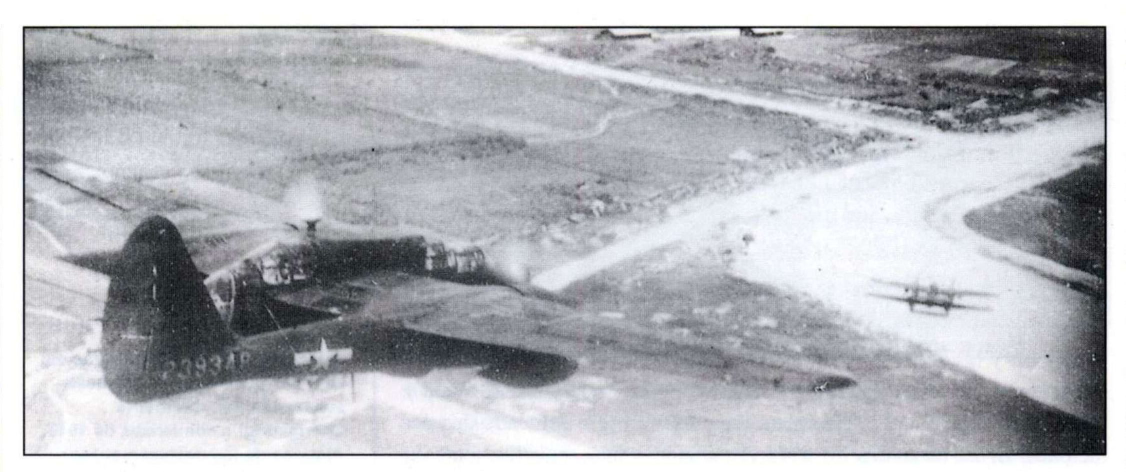
El *Dinah* era el avión básico bimotor de reconocimiento de Japón y se trataba de uno de los aparatos más rápidos (por encima de los 600 km/h) utilizados por cualquiera de los bandos en CBI. Aunque su velocidad y su capacidad para alcanzar los 35.000 pies desafiaban a cualquier avión que la USAAF pudiera enfrentarle, ninguno de estos atributos era de valor alguno para el reconocimiento nocturno. Por lo tanto, las tripulaciones se veían obligadas a volar más despacio y a una altitud mucho menor para conseguir sus objetivos, lo cual les convertía en presas fáciles para los Black Widow. Aparte del reconocimiento fotográfico, los *Dinah* modificados también realizaron misiones como cazabombarderos en China.

El terreno en China era tan abrupto que provocaba ecos permanentes en las pantallas de radar de los controladores terrestres (algunas montañas tapaban más de la mitad de la pantalla) y esto hacía que la localización de los aviones enemigos fuese muy difícil. Los japoneses ya sabían esto por sus experiencias anteriores en el teatro de operaciones, así que comenzaron a realizar la mayoría de sus incursiones de hostigamiento a baja altura. Era imposible que el radar de los P-61 localizase a ningún avión a cierta distancia sin la ayuda de la GCI, por lo que las interceptaciones por cuenta propia del 426 y el 427 eran casi imposibles.

Cuando el número de incursiones de hostigamiento de los japoneses disminuyó se hizo más difícil justificar la función defensiva de los cazas nocturnos. Los polivalentes P-61 sufrían un gran desgaste al realizar una única función, por lo que el Cuartel General de la Decimocuarta Fuerza Aérea dio órdenes para autorizar la participación del 426 en misiones de ataque nocturno. Todas ellas se realizaron desde las bases avanzadas de Hsian, Ankang y Liangshan, consistiendo las misiones principales en des-

El Capt John J. Wilfong (a la izquierda) y su R/O, Lt Glenn Ashley, celebran un derribo después de una larga misión nocturna en China. Esta tripulación participó en el vuelo de envío de los P-61 sobre las Montañas del Himalaya mediante el cual el 426 finalmente se trasladó a China.





Los vuelos de orientación diurnos se realizaban de forma regular desde las bases avanzadas en China. Esta instantánea la tomó probablemente el segundo de los dos Black Widow que realizan una pasada sobre la pista de aterrizaje en Ankang o Liangshan al terminar una de estas salidas. Se puede ver otro P-61 del 426 esperando para despegar.

organizar los movimientos de tropas enemigas e interrumpir sus horas de descanso. Con este cambio de funciones, los aviones del escuadrón recibieron anclajes modificados para las bombas; la combinación de las bombas y de los cañones de 20 mm permitió a la unidad infligir daños considerables en la mayoría de los blancos.

Uno de los P-61 que participó en estas misiones fue el P-61A-10 42-39365 *Black Jack;* su piloto asignado, 1Lt Glen Jackson, recuerda las primeras misiones como atacantes:

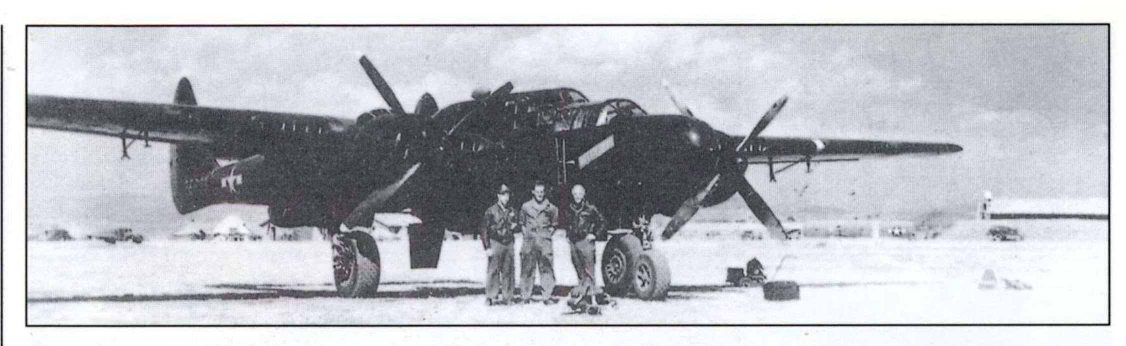
"Desde Ankang nuestras misiones nos llevaron a atacar y bombardear por la noche cualquier cosa que encontrásemos en el valle que estaba más allá de la cadena montañosa de 10.000 pies al este de nuestra base. Solíamos volar con cuidado por las montañas, bajar y comenzar la caza. Los blancos más numerosos eran los convoyes de camiones, los puentes y las zonas de vivac de las tropas. Estas últimas eran fáciles de localizar por los pequeños fuegos de carbón vegetal con los que cocinaban.

Nuestra carga exterior favorita era una combinación de napalm, bombas de uso general, bombas de racimo de fragmentación y bombas contra personal. Cuando localizábamos un convoy de camiones la situación ideal era atacar e inutilizar el camión guía. Esto bloqueaba a toda la columna. Al tener que conducir sin luces, cuando deteníamos al camión guía, normalmente se producían varios accidentes ya que chocaban unos contra otros. Esto nos servía para hacer varias pasadas con nuestros cañones de 20 mm. Hubo muchos incidentes en los que tuvimos que hacer pasadas de ataque por desfiladeros estrechos. Una vez que nuestro napalm lo había incendiado todo, nos dábamos cuenta de lo estrechos que eran aquellos espacios. En ocasiones, los japoneses utilizaban los morteros con espoletas a tiempos contra nosotros. Disparaban cuando llegábamos por encima y los proyectiles de mortero estallaban con un resplandor brillante. Daban miedo, pero no eran eficaces".

Los armeros han retirado el cañón de 20 mm del *Jing-Bow Joy-Ride* para facilitar los trabajos menores de limpieza y conservación. El mantenimiento habitual de estas armas era crucial en las zonas avanzadas escasamente equipadas ya que el cañón de 20 mm era el único armamento interno que llevaban los Black Widow del NFS 426.



A mediados de febrero, el 427 se equipó con tubos para proyectiles de 11,43 cm, completándose de esta forma el trío de nuevas armas (siendo



El P-61A-10 42-5633 *Betty Jean* del NFS 427 posa aquí en una base avanzada (probablemente Chengkung) a comienzos de 1945. Algunos de los destacamentos de esta unidad eran tan pequeños que sólo se componían de dos aviones.

el napalm y las bombas las otras dos) disponibles para las misiones de ataque terrestre. Añádase el factor de los cañones de 20 mm del avión y el resultado final era el cazabombardero más mortífero del teatro de operaciones. El 27 de marzo de 1945 el escuadrón puso positivamente en funcionamiento su nueva función con una misión de caza libre sobre una red de carreteras al sur de Lashio. Durante cuatro noches de misiones de ataque, un único P-61 realizó siete salidas, lanzando 912 kg de bombas, disparando 26 proyectiles y gastando 1.825 proyectiles de 20 mm. Dos semanas después, el Cuartel General de la Décima Fuerza Aérea le dio al 427 permiso para comenzar el reconocimiento ofensivo diurno y nocturno.

El éxito de esta nueva misión llevó a las tripulaciones del NFS 427 a zonas avanzadas, comenzando a realizar salidas de ataque diurnas con escoltas de P-51. Estas salidas sirvieron al doble objetivo de permitir que las tripulaciones se familiarizasen con el terreno y, de esta forma, que fueran más eficaces en esas mismas zonas por la noche.

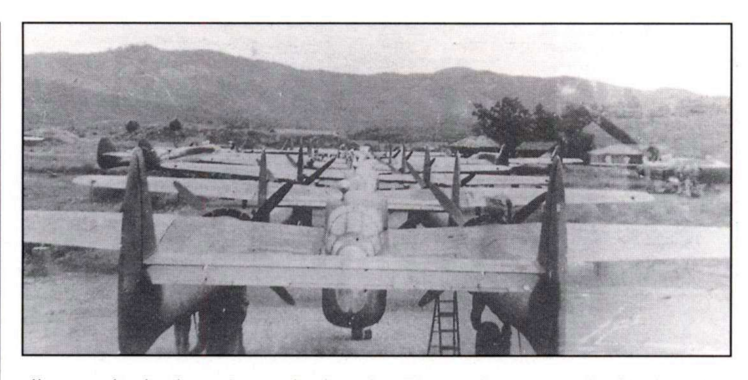
Ambos escuadrones estaban haciendo por entonces una utilización al máximo de sus aviones en todas las funciones; por ejemplo, los informes del 426 muestran que en un periodo de un mes lanzaron 156 bombas de 45,6 kg y dispararon más de 5.000 proyectiles de 20 mm.

Uno de los pilotos de la unidad en aquel momento era el Lt Gerald Stein, que recuerda una de aquellas misiones, volando con su R/O, el Flt Off James F. Rogers:

"Habíamos salido de Hsian en una misión a bajo nivel a primera hora de la mañana. Aquella noche controlaríamos la actividad ferroviaria del enemigo. Despegamos aproximadamente a las 2 de la madrugada, volamos ascendiendo el Río Amarillo hacia el primer ferrocarril y pusimos rumbo norte, siguiendo las vías durante unos 144 km. Nos disparaban proyectiles ocasionales de armas portátiles cuando, de repente, uno de ellos nos alcanzó en uno de los compartimentos de las armas, haciendo explotar uno de nuestros proyectiles de 20 mm. No había daños visibles, así que continuamos".

"32 km más allá observé los trabajos de soldadura que se realizaban en un puente ferroviario dañado con anterioridad. Nos inclinamos lateralmente y realizamos una pasada de ataque sin resultados visibles. Volábamos tan bajo que casi nos llevamos por delante la cabina de un camión de reparación. Nuestro vuelo hacia el norte continuó hasta que el nivel de combustible estuvo lo suficientemente bajo como para que pusiéramos rumbo de vuelta a la base en dirección contraria. A los 64 kilómetros en el rumbo de vuelta surgieron algunos faroles que indicaban que un tren se acercaba. La aproximación nos colocó de vuelta y pasamos

Myitkyina era una importante base de aprovisionamiento en Birmania para el NFS 427; esta fotografía, tomada a finales de 1944, muestra la mayoría de los aviones del escuadrón. También destacan los B-25 estacionados a la izquierda de los P-61.



disparando desde atrás por la derecha. No estaba seguro de dónde caían mis proyectiles de 20 mm, pero pude ver chispas flotando por las vías así que las seguí hacia arriba hasta la máquina. Utilizábamos proyectiles perforantes. Cuando lo pasamos, Rogers me informó de un penacho de vapor que salía a chorro de la máquina por lo que me imaginé que la habíamos detenido".

"Por entonces, el combustible estaba en situación crítica así que nos dirigimos de vuelta a la base. Cuando estábamos a punto de aterrizar, me di cuenta de que la temperatura de la culata del motor izquierdo era extremadamente alta y después de aterrizar descubrimos daños en el carenado de la camisa del cilindro inferior; un proyectil del calibre 6,35 mm también había perforado el depósito de combustible auxiliar derecho, junto con algunos agujeros más de armas portátiles en diversos lugares. Había sido una misión con éxito para nosotros, pero no lo hubiera sido si hubiéramos tenido un motor enfriado por líquido en lugar del motor en estrella".

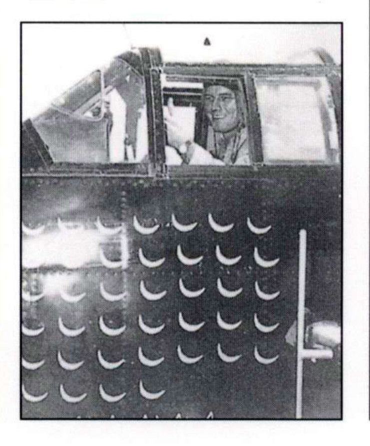
Mientras pasaban los primeros meses del verano, el bombardeo de la patria japonesa aumentó. En aquella fase de la guerra, la Marina Imperial había quedado completamente devastada, dejando a las tropas del frente chino sin apenas refuerzos ni suministros. Esto permitió a los aliados dejar que la todavía importante fuerza enemiga se rindiera por el hambre; las tropas japonesas, físicamente debilitadas, sufrieron una serie de derrotas a manos del Ejército chino en particular.

Cuando finalmente la guerra terminó, se ordenó al 426 que volviera a situar todos sus destacamentos en Kunming y, el 18 de septiembre, el personal del escuadrón embarcó en los aviones de transporte para el vuelo de regreso a la India. Después de un largo viaje de vuelta a casa en barco, llegaron a Camp Kilmer, donde el escuadrón fue oficialmente desactivado el 5 de noviembre de 1945.

El 427 también había logrado algo que muy pocos escuadrones fueron capaces de hacer durante la guerra, participó en cuatro teatros de operaciones, a saber, Italia, el norte de Birmania, China y el centro de Birmania. La unidad embarcó por delante del 426 y fue desactivada el 29 de octubre de 1945.

Durante su breve existencia las dos unidades cubrieron una extensión de tierra mayor que la de cualquier otro escuadrón de caza nocturna durante la II Guerra Mundial. Protegieron con éxito las principales bases aéreas del teatro de operaciones, a pesar de operar en algunas de las peores condiciones que se podían sufrir en CBI, y consiguiendo derribar unos cuantos aviones japoneses durante el proceso. Ambas unidades hicieron una aportación importante a la victoria final al realizar misiones de ataque nocturno.

Un anónimo piloto del NFS 427 levanta el pulgar antes de despegar en otra misión de ataque nocturno. Los símbolos de la media luna en el fuselaje indican las misiones de patrulla habituales, mientras que los de abajo con un rayo atravesado indican el número de misiones armadas de ataque nocturno realizadas contra blancos terrestres.



AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



Cuando fue cada vez más claro que existía un riesgo real de guerra contra Japón en el Lejano Oriente, los escuadrones de la RAF en la India y en el S.E. de Asia sufrieron un rápido y amplio programa de modernización. A los Blenheim y Hurricane se unieron pronto los Spitfire y Mosquito y más tarde los P-37 Lightning y los P-61 Black Widow norteamericanos, que protegían una zona de operaciones que abarcaba más de 4 millones de millas cuadradas. Ésta es su historia.

